

Neue Mitte Grenzach

Rahmen- und Entwicklungsplan



Herausgeber:
ARGE Weyell Zipse Architekten, Salewski & Kretz Architekten, Atelier Loidl

Begleitet durch die Projektgruppe Neue Mitte Grenzach:
Donato Acocella
Silke d'Aubert
Tobias Benz
Isolde Britz
Agnes Heller
Anselm Laube
Dirk Lohaus
Kurt Sänger
Sabine Schneider

Überarbeitung November, 2018

Inhalt

Einleitung	04
Übersicht	
Situationsplan	05
Einbettung in den lokalen Kontext	06
Städtebauliche Leitlinien	07
Baufelder	08
Nutzungsverteilung	09
Stadthain	10
Basler Straße	11
Referenzbeispiele	12
Masterplan	13
Schnitt Stadthain	14
Qualitätssicherung	15 - 19
Stellplatzkonzept	
Wegfall oberirdischer Parkplätze	20
Standortbewertung	21
Stellplatzkonzept	22
Kennwerte und Bedarfsermittlung	23
Steckbriefe Baufelder	
Baufeld A: Fachmarkt im EG, Wohnen in den Obergeschossen	24 - 25
Baufeld B: Wohnen und Gewerbe/Ateliers im EG	26
Baufeld K: Erweiterung Kindergarten	27
Baufeld C: Wohnen und Gewerbe/Ateliers im EG	28
Baufeld D:	29
Baufeld E: Optionale Erweiterung	30 - 31
Baufeld G: Wohnen und Café	32

Einleitung

Der städtebauliche Rahmen- und Entwicklungsplan „Neue Mitte Grenzach“ dient als Leitfaden für die Projektentwicklung der Neuen Mitte Grenzach. Er basiert auf einem durch die Gemeinde Grenzach-Wyhlen im Jahr 2016 durchgeführten kooperativen städtebaulichen Ideenwettbewerb, aus dem das Team Christian Salewski & Simon Kretz Architekten, Weyell Zipse Architekten und Atelier Loidl Landschaftsarchitekten als Sieger hervor gegangen ist. Die Inhalte des hier vorliegenden Dokumentes erfolgten in enger Zusammenarbeit und Abstimmung mit der Projektgruppe „Neue Mitte Grenzach“ und sind die Grundlage für die im Anschluss folgende Übersetzung in einen Bebauungsplan.

Während der Projektentwicklung dient dieses Dokument als Grundlage für das Vergabeverfahren der Grundstücke und als Kommunikationsinstrument aller in die Planung involvierter Akteure.

Situationsplan

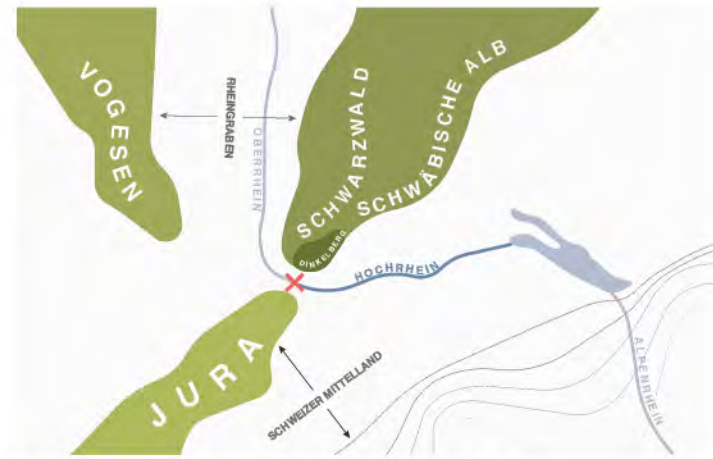


Situationsplan, M 1:1000

Einbettung in den lokalen Kontext

Grenzach: Vom Dinkelberg bis zum Rhein

Grenzach am Hochrhein liegt zwischen dem Dinkelberg im Norden und dem Rhein im Süden. Das Tal wird von wichtigen Ost-West-Verbindungen geprägt, die sich im Verlaufe der letzten hundert Jahre schrittweise nach Süden verlagerten (Schlossstraße, Basler Straße, B34). Die historische Nord-Süd-Verbindung (Hauptstraße, Rheinallee) über den Rhein verlor mit der Errichtung der Industrieareale beidseits des Rheins ihre überlokale Bedeutung. Lokal ist sie jedoch nach wie vor signifikant. Durch die neue Zentrumsentwicklung eröffnet sich eine Chance, eine weitere Nord-Süd-Verbindung durch die neue Mitte herzustellen und damit auch den Bezug zum Rhein wieder zu stärken. Im Gegensatz zur Hauptstraße ist sie eine Grünraumverbindung und verbindet den Rhein und den neuen zentralen Stadthain. Im Norden der Basler Straße verknüpft die neue Grünverbindung das Altersheim, den Friedhof und die Kirche. Mit der bestehenden Hauptstraße wird eine neue Nord-Süd-Spange geschaffen, welche die wichtigsten öffentlichen Nutzungen verbindet und zudem Grenzach bezüglich Identifikation und Nutzung stärker mit dem Rhein und dem Dinkelberg verwebt.



Landschaftliche Lage von Grenzach am Hochrhein

Die Zukunft liegt beidseits der Gleise

Die zunehmende Bedeutung der S-Bahn, die neue Umfahrungsstraße B 34 und die anstehende Transformation der Industrieareale werden südlich der Basler Straße mit aller Voraussicht nach einen signifikanten Urbanisierungsschub auslösen. Diese antizipierbare Entwicklung verlangt nach einer städtebaulichen Strategie, welche die bestehenden Zentralitäten (Kirche und Schlossgasse als symbolische Zentralität; Basler Straße und Hauptstraße als Alltagszentralität) mit den neuen Zentralitätspotentialen (Bahnhof, B34) verknüpft. Als komplementärer Verbund können sowohl ans Herz gewachsene Orte als auch neue spannende Orte langfristig existieren und Grenzach positiv prägen.



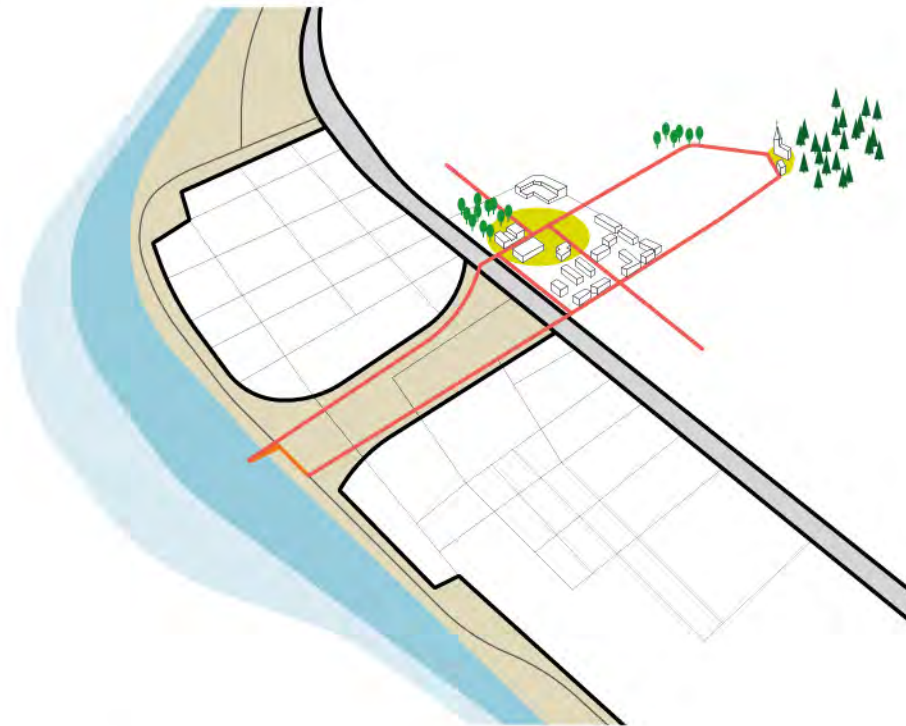
Wichtige Verbindungen zwischen Dinkelberg und Rhein



Einbettung vom Stadthain in den lokalen Kontext

Städtebauliche Leitlinien

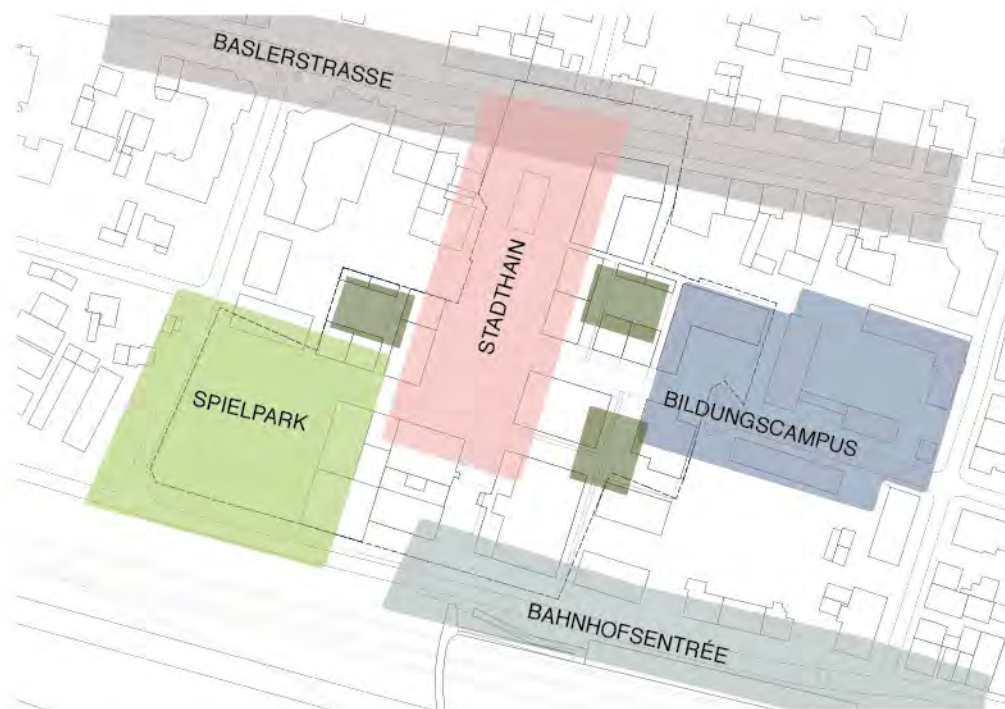
Die städtebaulichen Leitlinien beschreiben die wichtigsten Grundsätze der Planung. Hierzu zählt die Einbettung in den lokalen Kontext, sowie die Definition von Raumkanten, wichtigen Verbindungen und Charakterräumen.



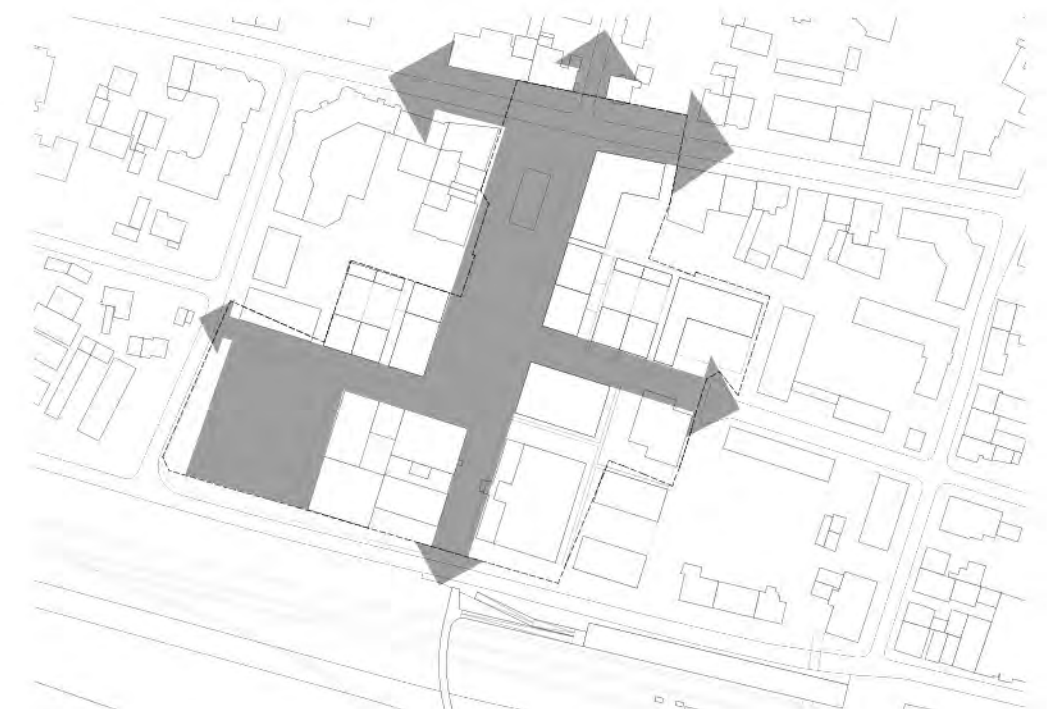
Einbettung in den lokalen Kontext



Raumkanten



Charakterbildende Räume



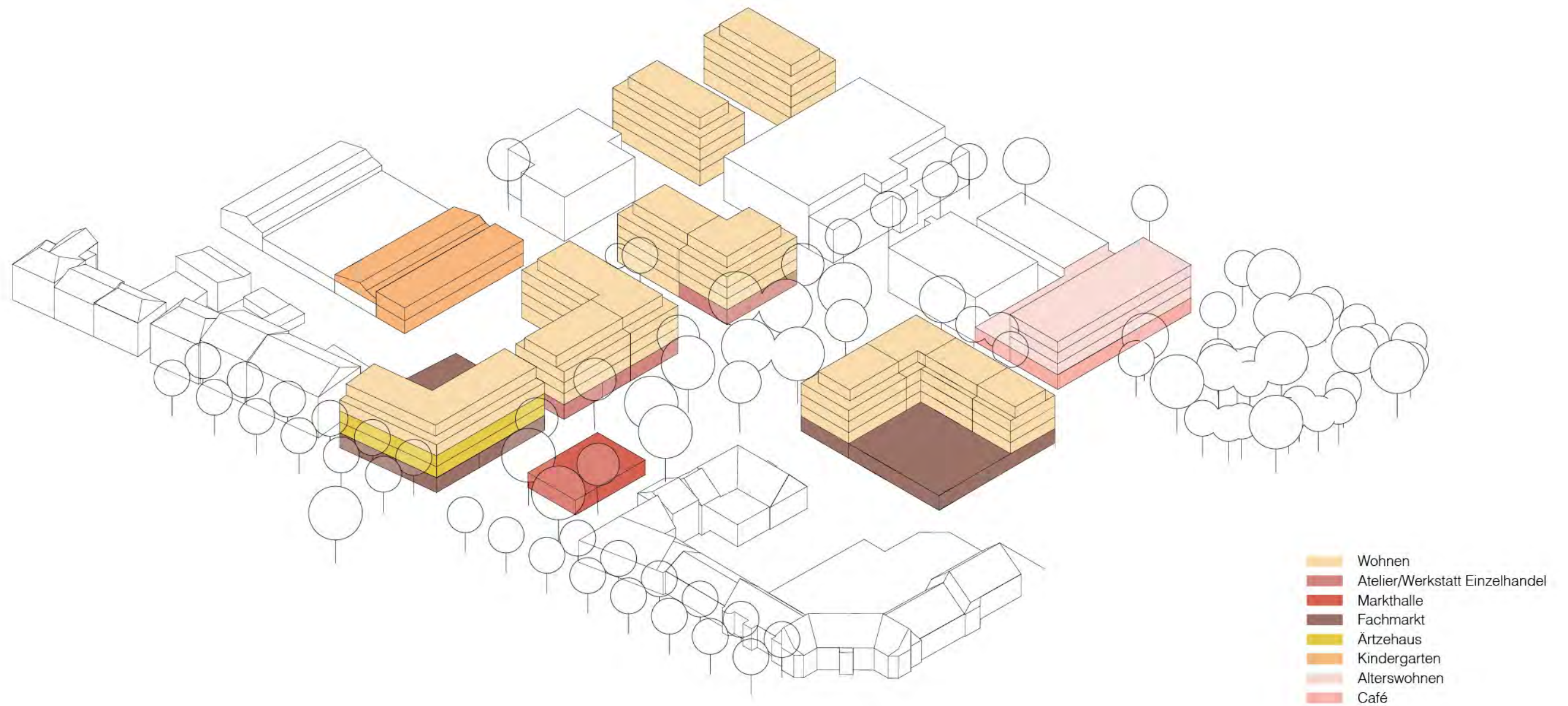
Wichtige Verbindungen

Übersicht Baufelder



Nutzungsverteilung

Die Nutzungsverteilung gibt einen Überblick über die angestrebten Nutzungen und dient als Grundlage für das Bieterverfahren und die Vergabe der Baufelder (siehe Qualitätssicherung).



Stadthain

Der Stadthain erstreckt sich von der Basler Straße bis zum Haus der Begegnung und ist der zentrale öffentliche Raum an der neuen Nord-Süd-Verbindung. Er ist eine Baumhalle und bildet einen städtischen Knotenpunkt als mehrfachcodierten Ort: Als Treffpunkt, als Freizeitraum, als Ort für Feste oder Märkte. Zur Basler Straße hin ist der Bau einer öffentlichen Markthalle vorgesehen, welche die Nutzung des Stadthains zusätzlich bereichert. Neben einem Aufgang mit Lift aus der darunter liegenden Tiefgarage ist auch ein Café als Nutzung denkbar.

Die Bäume geben dem Ort seine spezifischen Charakter und prägen die Atmosphäre des Stadthains. Ihre Präsenz verleiht dem Ort eine angenehme Maßstäblichkeit und wirkt gleichzeitig als Puffer zwischen den Häusern und dem öffentlichen Raum. Ob menschenleer oder rappellvoll – die Präsenz der Bäume lassen diesen öffentlichen Raum nie unangenehm wirken.

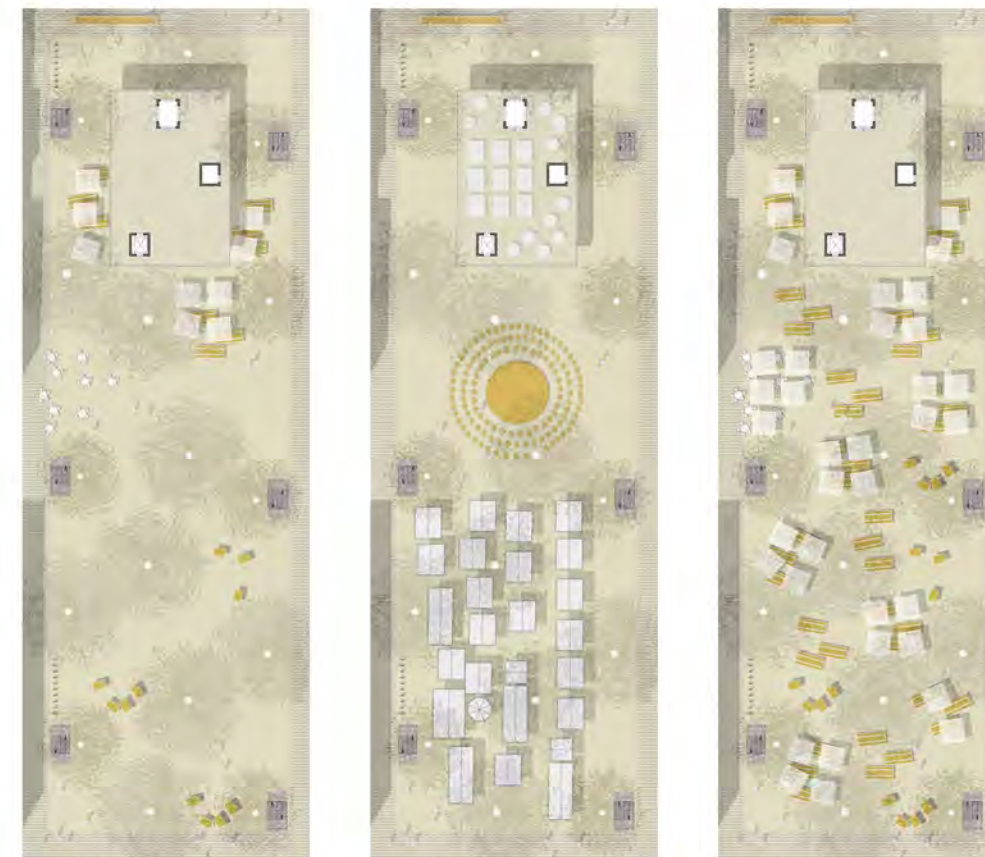
Damit sichergestellt werden kann dass die Bäume eine angemessene Größe erreichen, muss beim Bau der Tiefgarage auf den notwendigen Platzbedarf für die Wurzeln Rücksicht genommen werden.



Blick vom Haus der Begegnung in den Stadthain



St. Petersplatz in Basel, M. Merian, Kupferstich um 1654



Unterschiedliche Nutzungsmöglichkeiten auf dem Stadthain

Basler Straße

Die aktuell stark befahrene Basler Straße wird durch den Neubau der B34 entlastet. Der Verkehrslärm und die Fahrgeschwindigkeit werden reduziert, die Fahrbahn kann voraussichtlich auf 6 Meter Breite beschränkt werden. Dadurch wird entlang der Straße mehr Aufenthaltsqualität möglich sein.

Beidseitig der Fahrbahn kann ein ca. 2 Meter breiter Streifen etabliert werden, wo sich in lockerem Rhythmus Bäume, Parkplätze und Grundstückszufahrten abwechseln. Auch kleine Aufenthaltsbereiche mit Bank können je nach Bedarf eingefügt werden.

Die lockere Anordnung der Bäume wird der Massstäblichkeit der Bebauung gerecht, erlaubt es aber auch, auf die bestehenden Anschlusssituationen flexibel zu reagieren.

Gehweg und Parkstreifen können mit einem attraktiven Pflaster gestaltet werden. Für die Fahrbahn wird eine neue Asphaltfahrbahn empfohlen, die zur Reduktion der Fahrgeräusche beiträgt.

Im Bereich des Stadthains kann die Fahrbahn angehoben werden, so dass auf der kurzen Strecke eine niveaugleiche Gestaltung mit Vorrang für Fußgänger möglich ist. Das Pflaster der Randbereiche wird hier auch für die Fahrbahn übernommen, so dass die besondere Situation für alle Verkehrsteilnehmer deutlich wird. Das Pflaster der Platzfläche wird bis über die Gehwege nach Norden gezogen, so dass die Fußgänger automatisch die Platzfläche betreten.

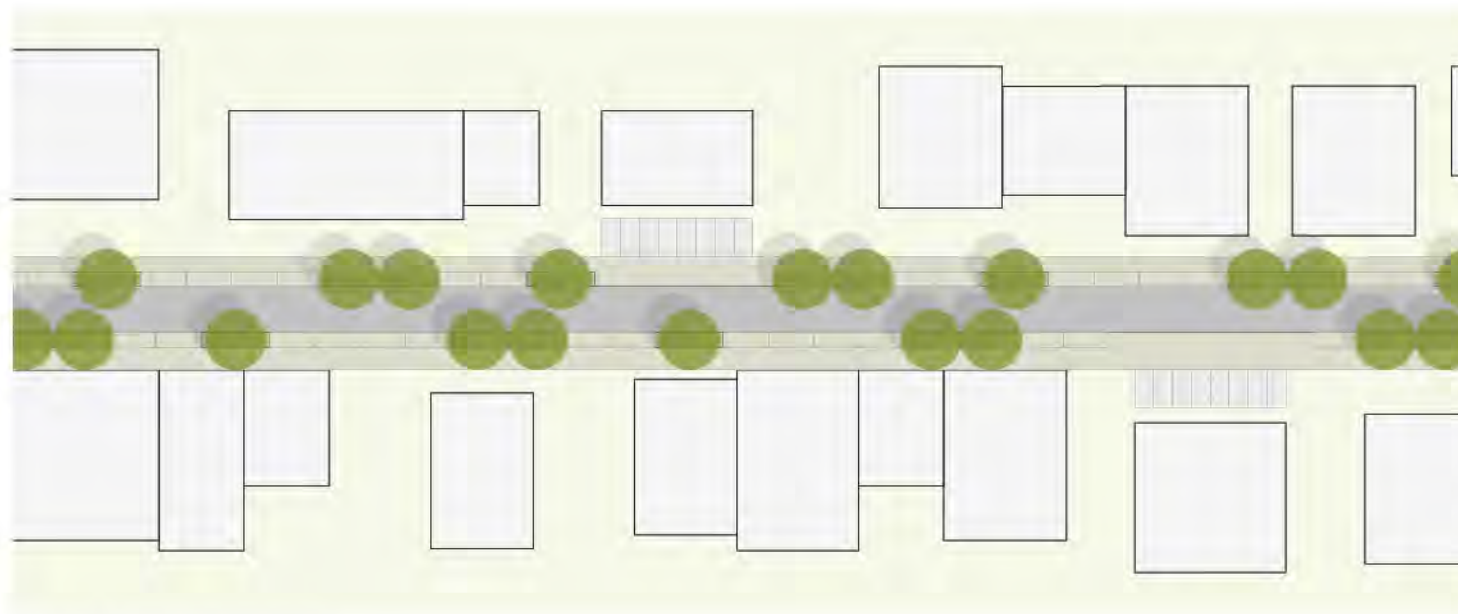
Um diese Ideen optimal umsetzen zu können, ist eine Klärung der Nutzungsrechte auf den verschiedenen Grundstücken erforderlich.



Schema Übergang Stadthain - Basler Straße



Skizze Übergang Stadthain - Basler Straße



Schema Zonierung Basler Straße



Skizze Zonierung Basler Straße



„Erdgeschoss-Ateliers“
Warteck-Areal, Basel,
Diener & Diener Architekten, 1996



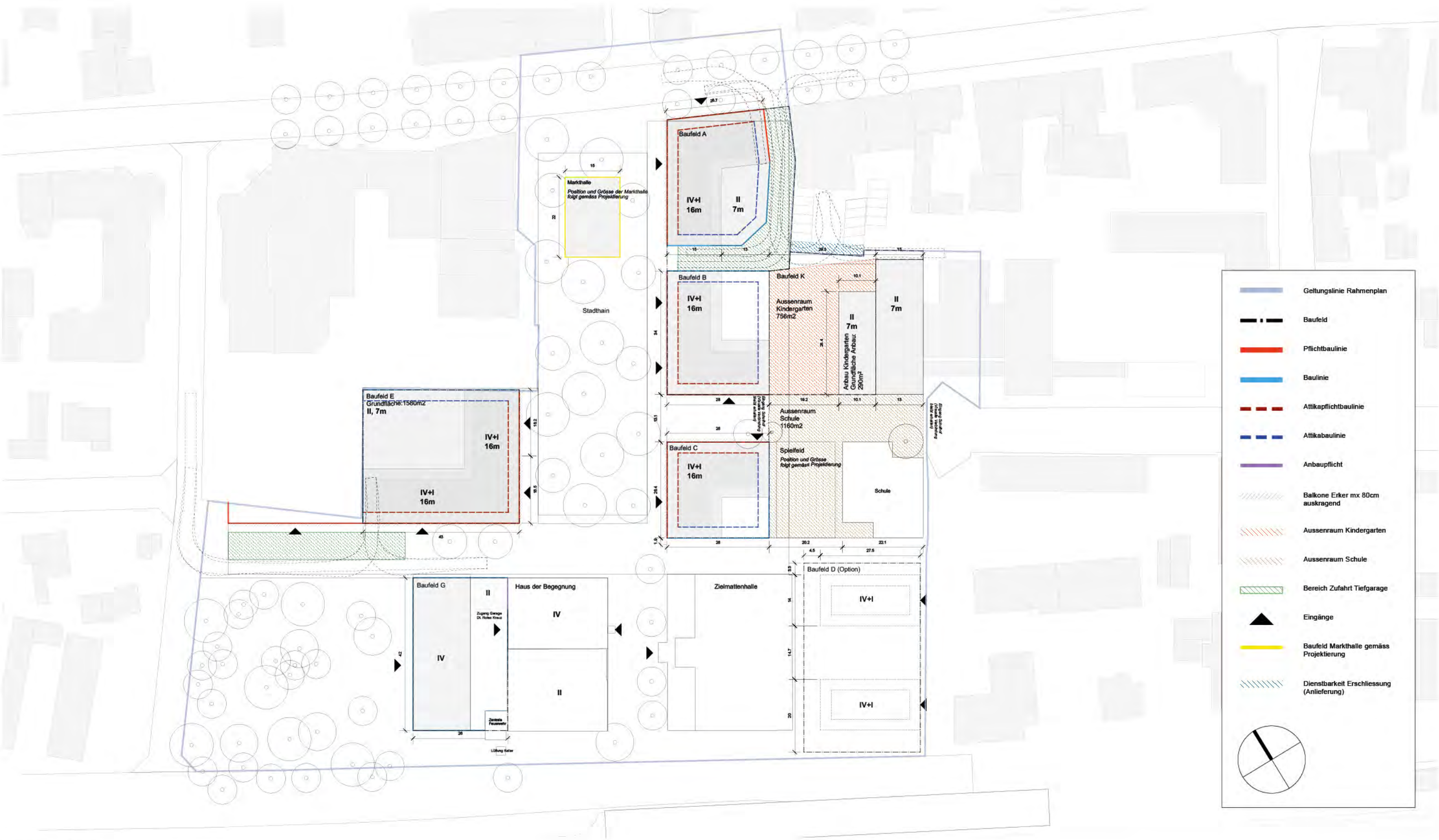
„Stadthaus vor Bäumen“
Wohngebäude Hohlstrasse, Zürich
Peter Märkli, 2006



Gebäude-Zwischenräume / Hinterhof
„Plex House“ Typologie, Montreal

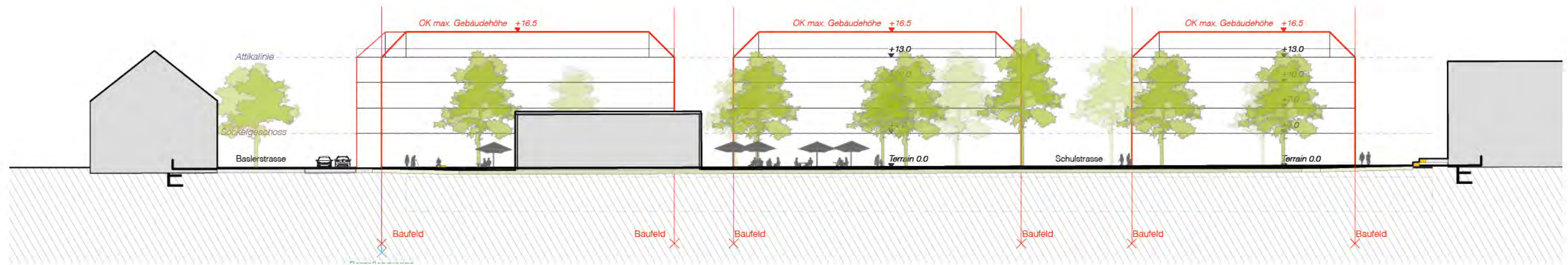


Privater Aussenraum Erdgeschoss
Lokomotive Winterthur
Knapkiewicz & Fickert Architekten, 2006



Masterplan, M 1:1000

Schnitt Stadthain



Schnitt Stadthain mit Ansicht Baufeld A, B, C, M 1:500

Um eine hohe Qualität bei der Realisierung der städtebaulichen Planung zu sichern, umfasst der Rahmen- und Entwicklungsplan „Neue Mitte Grenzach“ Hinweise und Empfehlungen für die weitere Entwicklung des Projekts sowie für Gestaltung der Gebäude und des öffentlichen Raumes.

I. Begleitgruppe Stadthain

Damit die angestrebte Gestaltqualität bei der Realisierung nicht verloren geht, sollte eine „Begleitgruppe Stadthain“ einberufen werden, die Bauherren berät, Planungen prüft, bei Bedarf auch korrigierend in den Entwurfsprozess eingreift, in punktuellen Wettbewerbsverfahren die Fachjury stellt und als Gestaltungsbeirat fungiert. Der Begleitgruppe Stadthain sollen neben den externen Fachpersonen – Architekten, Landschaftsarchitekten, Stadtplaner – auch Mitglieder der Verwaltung und des Gemeinderats angehören. Je nach Erfordernis kann dieses Gremium auch um Experten – etwa zu den Themen Energieversorgung und / oder Verkehr – erweitert werden.

II. Baufeldvergabe und qualitätssichernde Verfahren

1. Ein Bebauungsplan wird den rechtlichen Rahmen für die Realisierung der Neuen Mitte Grenzach setzen. Die Leitidee des städtebaulichen Entwurfs kann damit zwar über eine ganze Reihe von Festsetzungen gesichert werden, qualitätsvolle Architektur und baukulturelle Ansprüche leider nicht.

2. Dies kann nur durch weitergehende Steuerungsinstrumente erreicht werden. Eine im Kaufvertrag verankerte Verpflichtung zu einem Wettbewerbsverfahren oder die Koppelung der Grundstücksvergabe an einen durch die Begleitgruppe freigegebenen Bauantrag sind zwei Beispiele dafür, die sich in der Praxis gut bewährt haben. Diese Steuerungsinstrumente sollten insbesondere bei der Vergabe der Schlüsselgrundstücke, also den Quartierseingängen, angewandt werden. Sie werden zur Visitenkarte der neuen Ortsmitte und sollen gerade deshalb mit einem hochwertigen architektonischen Erscheinungsbild aufwarten.

Darüber hinaus sollte allerdings auch die Begutachtung aller anderen Bauanträge durch die Begleitgruppe selbstverständlich sein.

3. Materialität und Farbgebung des öffentlichen Raums sind zwei entwurfsbestimmende, prägende Elemente des städtebaulichen Entwurfs. Deshalb sollte selbstverständlich auch die Planung und Herstellung der Freianlagen durch die Begleitgruppe betreut werden – auch dann, wenn die Planung, wie vorgesehen, durch das Projektteam „Stadthain“ erfolgt.

4. Eine Fläche wird erst durch die Bebauung der Ränder zu einem Platz. Deshalb wird empfohlen, die Grundstücksvergabe mit einer Bauverpflichtung zu koppeln. Im Kaufvertrag können Fristen für die Vorlage eines Bauantrags, den Baubeginn und / oder die Fertigstellung eines Bauwerks gesetzt werden. Dadurch können Baulücken und Lücken im Geschäftsbesatz verhindert werden, die die erwünschte Entwicklung der neuen Ortsmitte hemmen würden.

III. Betrieb und Nutzung

Der baumbestandene Stadthain dient als Wohnplatz mit Kommunikationsbereichen und als multifunktional nutzbarer öffentlicher Stadtraum. Die Entwurfsverfasser wünschen sich eine rege Ingebrauchnahme der neuen Ortsmitte durch die Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde. Aktivitäten im öffentlichen Raum stehen allerdings nicht selten im Gegensatz zum legitimen Ruhebedürfnis der Anwohner und Nachbarn. Um Nutzungskonflikten vorzubeugen, wird der Gemeinde empfohlen, möglichst frühzeitig Spielregeln für die Benutzung des Stadthains festzulegen.

IV. Erschliessung und Parkplätze

Die öffentlichen Räume Stadthain und Spielpark sollen – wie von den Bürgerinnen und Bürgern bereits im Beteiligungsverfahren vielfach gewünscht – autofrei sein. Damit dies gelingt, wird der Gemeinde dringend empfohlen, in einem zweckmäßigen Umkreis eine Parkraumbewirtschaftung einzuführen. Die Modalitäten dafür sollten im Benehmen mit einem Verkehrsexperten, dem Ordnungsamt und den betroffenen Anliegern erarbeitet werden.

Die notwendigen Stellplätze können in einer Tiefgarage nachgewiesen werden. Die Tiefgarage muss so geplant werden, dass alle Baufelder an diese Tiefgarage angebunden werden können. Die öffentlichen Zugänge zur Tiefgarage sind in die Gebäude der Randbebauung zu integrieren.

Die Optionen für einen reibungslosen Anlieferverkehr für Anwohner und Gewerbetreibende wurden im Rahmen der Projektentwicklung intensiv diskutiert. In Zusammenarbeit mit den Büros Rapp Regioplan und Dr. Acocella Stadt- und Regionalentwicklung wurde ein funktionierendes Konzept entwickelt und in den Rahmenplan eingearbeitet.

Fahrradstellplätze im öffentlichen Raum sollen einheitlich gestaltet werden; das gilt insbesondere auch für Fahrradständer. Zusammen mit den Freiraumplanern sollte frühzeitige ein gestalterisch befriedigendes Modell ausgewählt werden.

V. Werbeanlagen

Das Erscheinungsbild des öffentlichen Raums wird vor allem auch durch Werbeanlagen beeinflusst und geprägt. Der Gemeinde wird empfohlen, frühzeitig im Benehmen mit dem Gestaltungsbeirat über Spielregeln nachzudenken und nach Möglichkeit durch den Erlass einer entsprechenden Satzung oder durch Festsetzungen in den Örtlichen Bauvorschriften auch hier Qualitätsstandards zu sichern.

Darüber hinaus sollten auch Werbeanlagen der Begleitgruppe zur Begutachtung und Empfehlung vorgelegt werden.

VI. Gestaltung

1. Vorgaben des Rahmenplans, die als Festsetzungen in den Bebauungsplan und die örtlichen Bauvorschriften übernommen werden sollen:

- Baulinien und Baugrenzen, die geschossweise unterschiedlich geregelt werden; das Profil der einzelnen Baufelder ist in Form von Steckbriefen im Rahmenplan niedergelegt.

- Anbaubereiche

- Trauf- und maximale Gebäudehöhen, die auch von Dachaufbauten aller Art nicht überschritten werden dürfen.

- Ausbildung des Staffelgeschosses durch die Festsetzung abweichender Baulinien / Baugrenzen im obersten Geschoss.

- Regelungen zur Vereinheitlichung auskragender Fassadenelemente (Balkone, Erker etc.).

- Größe, Gestaltung und Materialität von Werbeanlagen einschließlich Vorgaben für den Ort der Anbringung.

2. Empfehlungen für die Gestaltung der Gebäude, die privatrechtlich – etwa durch eine entsprechende Klausel im Kaufvertrag – gesichert werden sollten:

Stadthain

- Haupteingänge sollen zum Stadthain hin orientiert sein; rückwärtige Hauseingänge sind nicht erwünscht.

- Die Sockelzone soll mit besonderer Sorgfalt gestalten werden und einen hohen Anteil raumbildender Nischen, Vordächer, geschosshoher Fenster und Hauseingänge haben.

- Für die Fassade sollen bevorzugt mineralischer Materialien wie Putz, Naturstein oder Beton verwendet werden.

- Fassaden sollen – wenn möglich – keine sichtbaren Kunststoffteile (z.B. Fenster-rahmen, Türgriffe) aufweisen.

- Die Farbgebung der Fassade soll sich an dem empfohlenen Farbschema orientieren. Die Farben sollen aber in jedem Fall mit einer geringen Farbsättigung aufgetragen werden.

- Sonnenschutzanlagen sollen gestalterisch anspruchsvoll in das Gesamtkonzept eingebunden sein.

- Auskragungen oder vorspringende Fassadenelemente sind zu vermeiden; ausgenommen sind Balkonplatten mit offenen Brüstungsgeländern (maximale Auskragung 80cm, maximaler Anteil 2/3 der Fassadenlänge).

- Leibungen sollen eine gewisse Tiefe haben und so für ein lebhaftes Licht- und Schattenspiel sorgen.

- Regenfallrohre sollen in die Fassadenkonstruktion integriert werden und außen nicht sichtbar sein.

- Auch für Nebengebäude ist eine anspruchsvolle Gestaltung wünschenswert.

- Offene Einfahrten ohne Türen oder Tore sowie große und offene Rücksprünge sollen unbedingt vermieden werden.

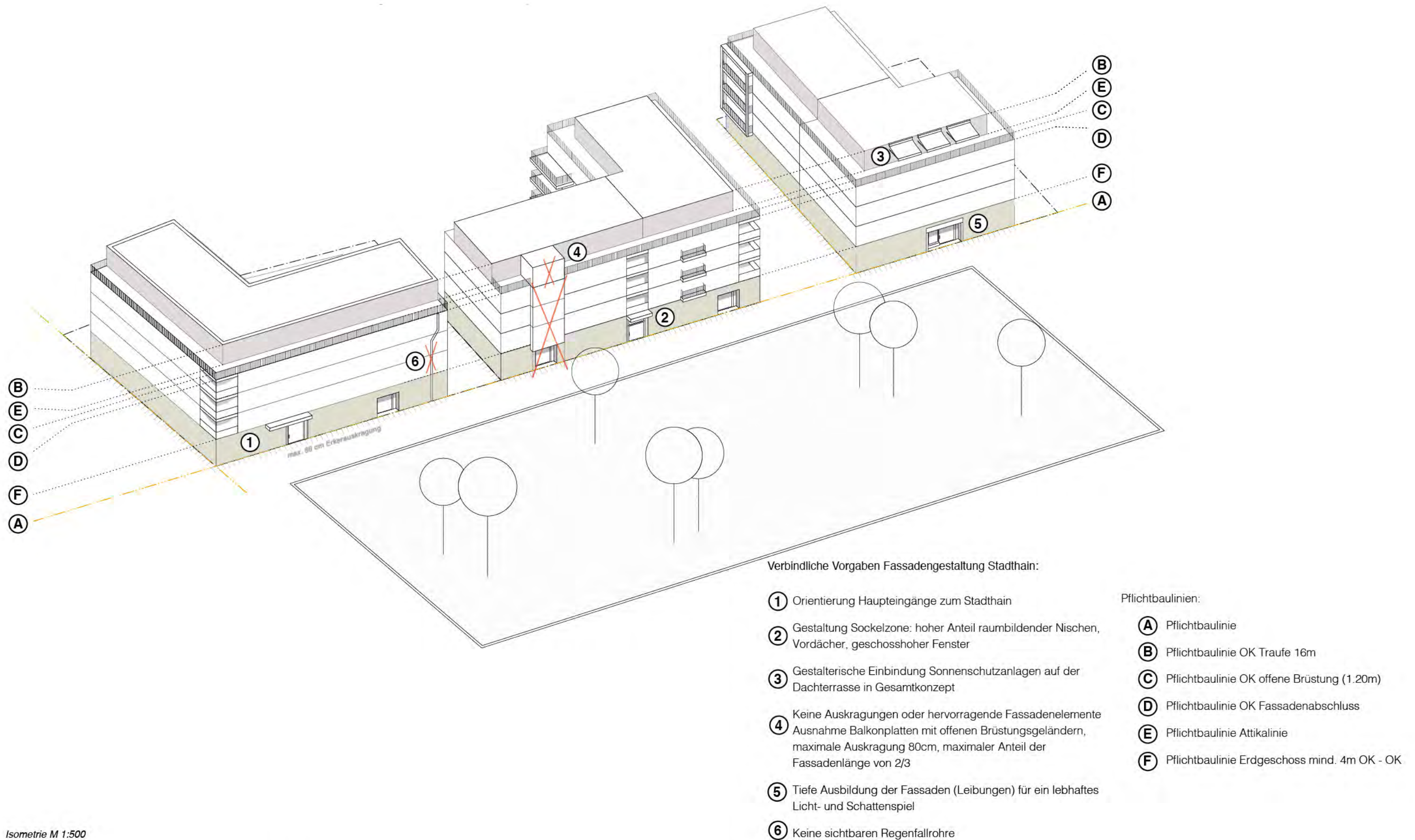
- Die Beleuchtung ist ein wesentliches Qualitätsmerkmal des öffentlichen Raumes. Im Rahmen der Projektierung soll ein auf den Stadthain angepasstes Konzept erstellt und mit den angrenzenden Freiräumen abgestimmt werden

Abweichende Vorgaben für die Fassadengestaltung Baslerstraße / Schulstraße / Bahnhofstraße / Spielpark:

Die vorstehenden Gestaltungsempfehlungen für den Stadthain gelten unverändert auch für die Gebäude der anderen Baufelder, ergänzt um die nachfolgend beschriebenen Abweichungen:

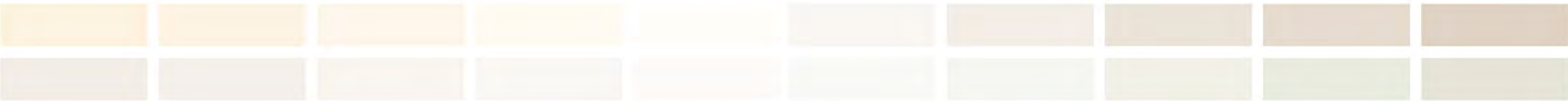
- Haupteingänge sollen, wo immer möglich, zum Stadthain orientiert sein, ansonsten Richtung Straße bzw. Spielpark; rückwärtige Hauseingänge sind nicht erwünscht.

- Vorspringende Bauteile (Erker, Balkone etc.) dürfen die Baulinien um maximal 0,80 m überschreiten; sie sollen zusammengekommen max. 1/3 der Fassadenlänge ausmachen. Ausgenommen sind Balkonplatten mit offenen Brüstungsgeländern; für sie gilt: Auskragung über die Baulinie max. 0,80 m, Länge insgesamt max. 2/3 der Fassadenlänge.



Isometrie M 1:500

Qualitätssicherung - Materialitätsbeispiele Putzfassade mit beispielhafter Farbpalette



Besenstrich fein



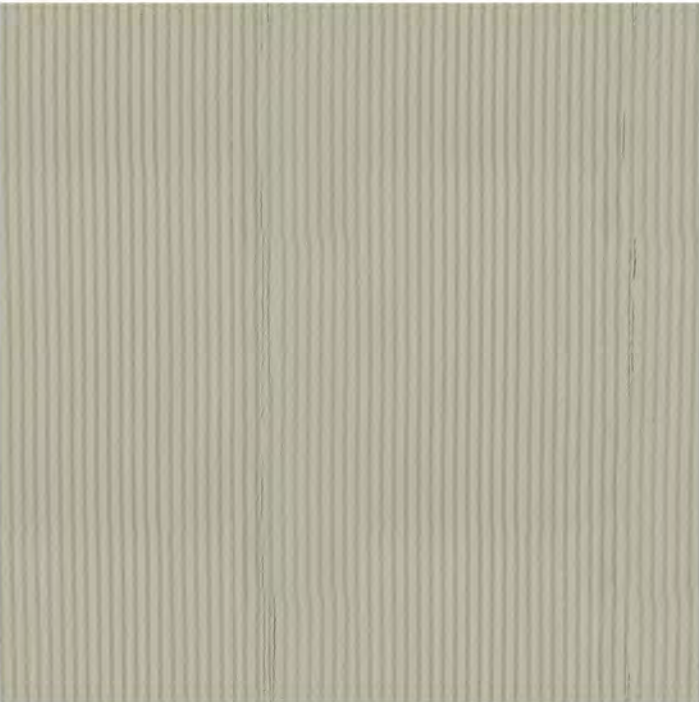
Kratzputz feinkörnig



Kratzputz feinkörnig



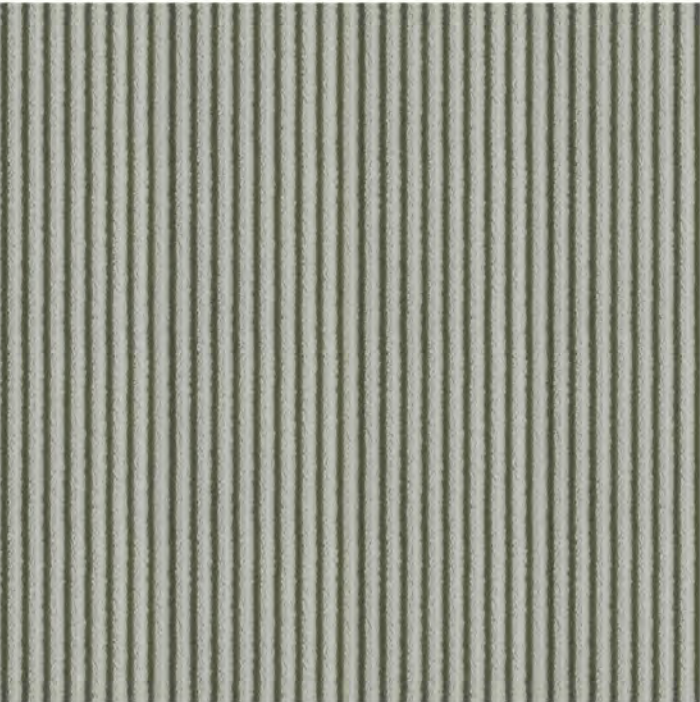
Kratzputz grob



Kammputz fein



Rillenputz



Kammputz grob



Besenstrich grob

Qualitätssicherung - Materialitätsbeispiele Naturstein- und Betonassade mit beispielhafter Farbpalette



Naturstein Verde Spluga



Kalkstein



Beton abgesäuert



Beispielmuster Beton gestockt



Travertin Classico



Sandstein



Beton gewaschen



Beton geschliffen

Wegfall oberirdischer Parkplätze

Das Diagramm zeigt die wegfallenden oberirdischen Parkplätze auf dem Bearbeitungsperimeter.

Im folgenden wird die Anzahl der oberirdischen Parkplätze und die benötigten Tiefgaragenflächen (30m2 pro PP) dargestellt:

Parkfläche Baufeld G:	12 PP
max. Parkfläche	360m2
Parkfläche Baufeld A:	30 PP
max. Parkfläche	900m2
Parkfläche Bahndamm:	12 PP
max. Parkfläche	360m2
Summe oberirdische PP:	54 PP
max. Parkfläche	1'620m2

Um die Achse zwischen der neuen Mitte und dem Rhein zu stärken werden 12 oberirdische Parkplätze entlang des Bahndamms entfernt und anderweitig untergebracht.

Mittelfristig wird eine Babauung von Baufeld D angestrebt, die dort untergebrachten Parkplätze würden dann wegfallen (Siehe Steckbrief Baufeld D, S.xx). Im Rahmen- und Entwicklungsplan werden diese Stellplätze als bestehend angerechnet.

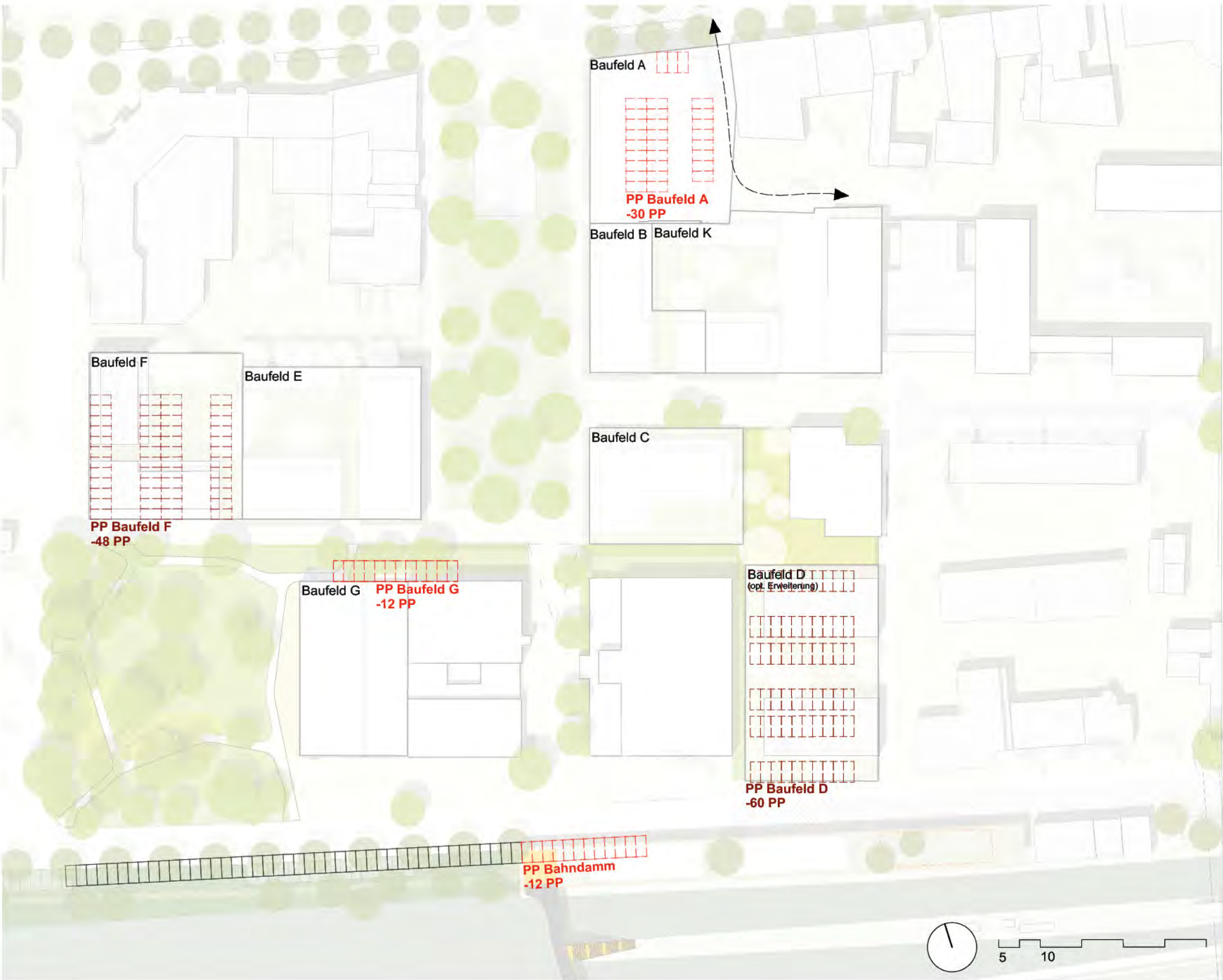
Parkfläche Baufelder D:	60 PP
max. Parkfläche	1'800m2
Parkfläche Baufeld F	48 PP
max. Parkfläche	1'440m2

- > Wegerecht

aufgehobene oberirdische PP

optional aufzuhebende oberirdische PP

Baufelder



Mobilitätskonzept: Standortbewertung

Die Ermittlung des Bedarfs an Kfz-Stellplätzen folgt nach Nutzungsbeschreibung gemäss der VwV Stellplätze, Stand: Dezember 2003. Da es sich hierbei um eine städtebauliche Planung handelt, bei der ein Mehrbedarf an notwendigen Stellplätzen zu erwarten ist, gilt zusätzlich die kommunale Satzung über die Stellplatzverpflichtungen für Wohnungen, Stand: 31. Januar 1997.

Bei der Ermittlung der Zahl der notwendigen Stellplätze wird wie folgt verfahren:

- 1. Der Standort der baulichen Anlage wird hinsichtlich seiner Einbindung in den ÖPNV entsprechend Tabelle A bewertet. Mit dem Einbezug der künftigen Entwicklungen durch die IBA "Aktive Bahnhöfe", wird der Standort bezüglich seiner Erschliessung (neue S-Bahn-Anbindung) merklich verbessert und insgesamt mit 6 Punkten bewertet. Die resultierende Stellflächenminderung gemäss der Standortqualität der Anlage bedeutet eine Minderung auf 60% .
- 2. Eine Bewertung unterbleibt bei Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Personen.
- 3. Aus Tabelle B (Seiten 9–11) wird nach Nutzungsart und Grösse der Anlage eine Zahl von Stellplätzen ermittelt. Diese wird gegebenenfalls entsprechend der nach Tabelle A erreichten Punktzahl gemindert.

4. Für Wohnnutzungen gilt die kommunale Satzung über die Stellplatzverpflichtungen für Wohnungen, Stand: 31. Januar 1997. Es müssen 1.5 Stellplätze pro Wohneinheit in Anlagen mit mehreren Wohnungen erstellt werden. Der Gemeinderat hat sich in Anbetracht der aussergewöhnlichen Rahmenbedingungen eine Reduktion der Stellplatzverpflichtung auf 1.0 Stellplätze pro Wohneinheit beschlossen.

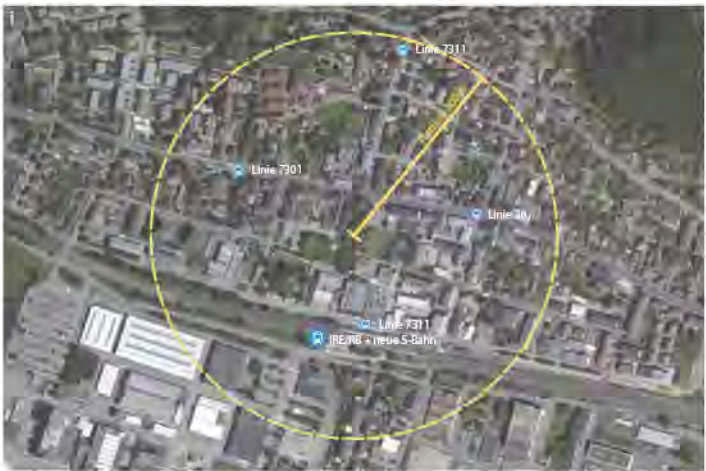


Abb.:2 Haltestellenradius

Punkte je Kriterium	Erreichbarkeit (Auswählen nach der geringsten Entfernung. Besonderheiten, die die Erreichbarkeit beschränken (z.B. Eisenbahnlinien, Flussläufe), sind zu berücksichtigen)	Dichte der Verkehrsmittel	Leistungsfähigkeit (Taktfolge werktags 6-19h)	Attraktivität (Kürzester Takt des leistungsfähigsten Verkehrsmittels)
1	mindestens eine Haltestelle des ÖPNV in R => 500 m bis maximal 600 m	mehr als 1 Bus- oder Bahnlinie	Takt maximal 15 min.	Bus überwiegend auf eigener Busspur
2	mindestens eine Haltestelle des ÖPNV in R => 300 m bis maximal 500 m	mehr als 2 Bus- oder Bahnlinie	Takt maximal 10 min.	Straßenbahn, Stadtbahn
3	mindestens eine Haltestelle des ÖPNV in R = maximal 300 m	mehr als 3 Bus- oder Bahnlinie	Takt maximal 5 min.	Schienenschnellverkehr (S-Bahn, Stadtbahn) mit eigenem Gleiskörper

Abb.:1 Tabelle A

- Die Zahl der notwendigen Stellplätze beträgt bei
- unter 4 Punkten = 100% der aus Tabelle B ermittelten Stellplätze,
 - 4 - 6 Punkten = 80% der aus Tabelle B ermittelten Stellplätze,
 - 7 - 9 Punkten = 60% der aus Tabelle B ermittelten Stellplätze,
 - 10 - 11 Punkten = 40% der aus Tabelle B ermittelten Stellplätze,
 - 12 Punkten = 30% der aus Tabelle B ermittelten Stellplätze.

Abb.:3 Tabelle Minderungen

Stellplatzkonzept

„Mit der Neuen Mitte will die Gemeinde ein neues Ortszentrum mit Geschäftsnutzungen, Wohnen, öffentlichen Einrichtungen und vor allem attraktiven öffentlichen Flächen für vielfältige Aktivitäten entwickeln.“ (Auszug aus dem Wettbewerbsprogramm vom städtebaulichen Ideenwettbewerb „Neue Mitte Grenzach“)

Bedingt durch die städtebauliche Zielsetzung der Nachverdichtung und der Entwicklung einer urbanen Mitte mit dem Stadthain als zentralen und autofreien öffentlichen Raum muss ein grosser Teil der notwendigen Stellplätze in Tiefgaragen untergebracht werden. Die Erschliessung der Tiefgaragen erfolgt über eine zentrale Einfahrt vom Seidenweg aus. Eine Zu- und Ausfahrt von der Baslerstrasse aus ist als zusätzliche Option möglich.

Das Konzept schlägt zwei Optionen für die Lage der Tiefgaragen vor: Einmal mit Tiefgarage unter dem Stadthain und einmal ohne.

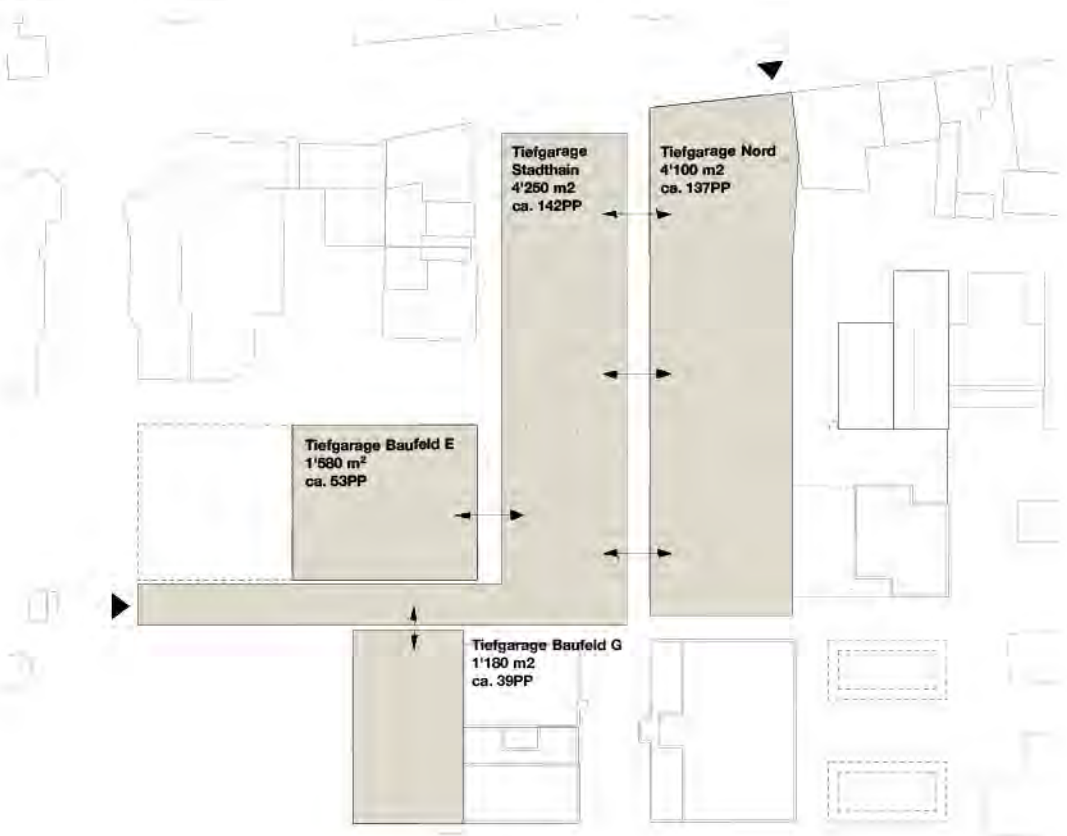
Die Tiefgarage unter dem Stadthain hat den Vorteil, dass sich die Baufelder einzeln und unabhängig voneinander entwickeln lassen. Ein deutlicher Parkplatzüberschuss böte zudem Flexibilität für zukünftige Entwicklungen. Die grossstämmigen Bäume über der Tiefgarage machen die Umsetzung anspruchsvoll.

Die Option ohne Tiefgarage unter dem Stadthain ist für den Fall der Realisierung in grösseren Entwicklungseinheiten gedacht. So könnten die Stellplätze für die Baufelder A, B, C und K alle in einem Schritt erstellt werden. Dies hätte den Vorteil, dass auf die Tiefgarage unter dem Stadthain verzichtet werden kann und seine Umsetzung dadurch unabhängig von den anderen Baufeldern ist.

Die genaue Lage und Grösse der Tiefgaragen muss im weiteren Projektverlauf ausgelotet werden. Je nach Bedarf ist ein Abtausch von Stellplätzen mit benachbarten Baufeldern möglich und schafft Spielraum bei der Realisierung der Bauten.

Die angegebenen Kapazitäten sind eine Annäherung und abhängig von der genauen Ausformulierung der Bauprojekte sowie der gewünschten Komfortstufe der Tiefgaragen. Für die Berechnung würde eine Bruttogeschossfläche von 30m² pro Stellplatz angenommen.

Option mit Tiefgarage unter Stadthain



	max. BGF (m2)	max. PP (Parkplätze)	Bedarf PP
Tiefgarage Stadthain	4'250	142	64
Tiefgarage Baufeld E	1'580	53	89
Tiefgarage Nord	4'100	137	100
Tiefgarage Baufeld G	1'180	39	22
Summe	11110	370	276

Option ohne Tiefgarage unter dem Stadthain



	max. BGF (m2)	max. PP (Parkplätze)	Bedarf PP
Tiefgarage Baufeld E	3'120	104	89
Tiefgarage Nord	4'890	163	164
Tiefgarage Baufeld G	1'180	39	22
Summe	9190	306	276

Kennwerte und Bedarfsermittlung

Übersicht Baufelder

	Baufeld A		Baufeld B		Baufeld C		Baufeld D		Baufeld E		Baufeld G		Baufeld K		Total	
	BGF	NF	BGF	NF	BGF	NF	BGF	NF	BGF	NF	BGF	NF	BGF	NF	BGF	NF
4.OG	376	282	370	278	304	228	344	258	566	425	630	473			2'590	1'943
3.OG	715	536	705	529	594	446	770	578	970	728	630	473			4'384	3'288
2.OG	715	536	705	529	594	446	770	578	970	728	630	473			4'384	3'288
1.OG	715	536	705	529	594	446	770	578	970	728	630	473	290	218	4'674	3'506
EG	972	729	705	529	594	446	770	578	1'578	1'184	1'092	819	290	218	6'001	4'501
Summe	3'493	2'620	3'190	2'393	2'680	2'010	3'424	2'568	5'054	3'791	3'612	2'709	580	435	22'033	16'525

Umrechnungstabelle von BGF zu NF

Als Berechnungsgrundlage dienen folgende Annahmen:

Umrechnungsfaktoren BGF zu NF

für Wohnflächen:	-25% (Konstruktion und Erschliessung)
für Verkaufsflächen:	-35% (Konstruktion Erschliessung und Lager)
Durchschnittliche NF einer 3,5-Zi-Whg.:	80 m² NF

Kfz und Fahrrad-Stellplatzfaktoren gemäss VwV Stellplätze

für Wohnnutzung:	1,0 Kfz-Stellplatz pro Wohneinheit inkl. Besucher
	1 Velo-Stellplatz pro Zimmer inkl. Besucher
für Gewerbe	Reduktion auf 60% gemäss VwV

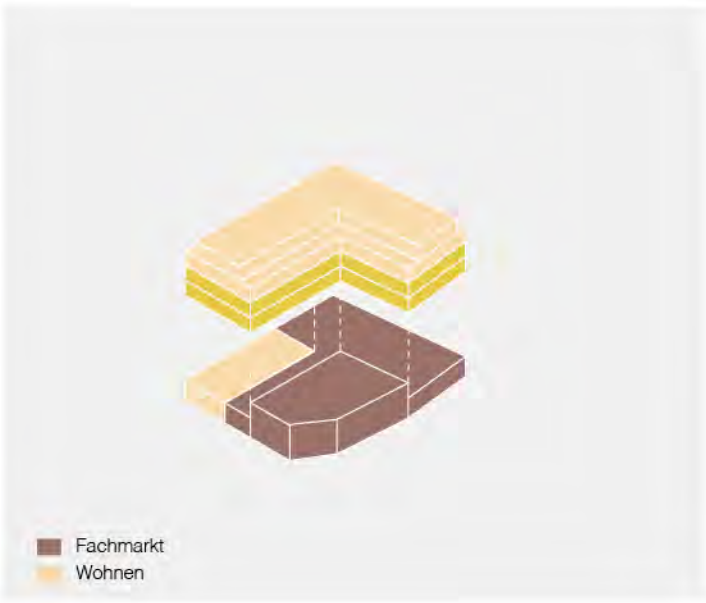
Fläche pro Kfz und Fahrrad-Stellplatz

für Kfz:	30 m² pro Stellplatz
für Fahrräder:	2 m² pro Stellplatz

Bedarfsermittlung Stellplätze

	Kfz-Stellplätze (im Folgenden mit PP gekennzeichnet)								Fahrrad-Stellplätze (FS)	
	Nutzweise gemäss UG, EG & OG-Plan	BGF [m2]	HNF [m2]	Richtwerte nach Nutzweise gemäss Dokument (VwV Stellplätze)	Anzahl Wohnungen	Max. Stellplatzzahl	Min. Stellplatzzahl	Max. Parkfläche [m2] (30m2 pro PP)	Richtwerte nach Nutzweise gemäss Dokument (VwV Stellplätze)	Stellplatzzahl
Baufeld A	Fachmarkt	EG	972	583 Verkaufsstätte kleiner 700m2, 1 PP pro 30-50m2, Standortminderung 60%		12	7		Verkaufsstätte 1 FS pro 50m2	12
	Büroflächen 1.-2.OG		1'430	1'144 Büro- und Verwaltungsräume allgemein, 1 PP pro 30-40m2 Nutzfläche, Standortminderung 60%		23	17		Büronutzfläche 1 FS pro 100m2	11
	Wohnen OG		1'091	818 mehrere Wohnungen, PP pro Wohneinheit	1.0	10	10		Wohnen 1 FS pro Zimmer	36
Total Baufeld A		3'976	2'545		10	45	34	1'343		59
Baufeld B	Einzelhandel EG		705	564 Ausstellungs- & Verkaufsfläche 1 PP pro 80-100m2, Standortminderung 60%		4	3		Verkaufsstätte 1 FS pro 50m2	11
	Wohnen OG		2'485	1'864 mehrere Wohnungen, PP pro Wohneinheit	1.0	23	23		Wohnen 1 FS pro Zimmer	82
Total Baufeld B		3'190	2'428		23	28	27	826		93
Baufeld Kindergarten	Kindergarten		580	464 1 Stellplatz je 20-30 Kinder, Standortminderung 60%	0	5	3	150	Kindergarten, 5 je Gruppenraum	25
Total Baufeld K		580	464		0	5	3	150		25
Baufeld C	Einzelhandel EG		594	475 Ausstellungs- & Verkaufsfläche 1 PP pro 80-100m2, Standortminderung 60%		4	3		Verkaufsstätte 1 FS pro 50m2	10
	Wohnen OG		2'086	1'565 mehrere Wohnungen, PP pro Wohneinheit	1.0	20	20		Wohnen 1 FS pro Zimmer	68
Total Baufeld C		2'680	2'040		20	23	22	694		78
Baufeld E	Fachmarkt EG		1'578	947 Verkaufsstätte grösser 700m2, 1 PP pro 10-30m2, Standortminderung 60%		57	19		Verkaufsstätte 1 FS pro 50m2	19
	Wohnen OG		3'476	2'607 mehrere Wohnungen, PP pro Wohneinheit	1.0	33	33		Wohnen 1 FS pro Zimmer	114
Total Baufeld E		5'054	3'554		33	89	52	2'682		133
Baufeld G	Café /Restaurant EG		1'092	100 Gaststätten, 1 PP pro 6-12m2 Gastraum, Standortminderung 60%		10	5		Gaststätten 1 FS pro (6)-12m2 Gastraum	8
	altersgerechtes Wohnen (Alterswohnen) OG		2'520	1'890 mehrere Wohnungen, PP pro Wohneinheit	0.5	24	12		Wohnen 0.5 FS pro Zimmer	41
Total Baufeld G		3'028	1'990		24	22	17	654		50
Baufeld Markthalle	Café /Restaurant EG		330	100 Gaststätten, 1 PP pro 6-12m2 Gastraum, Standortminderung 60%		10	5	300	Gaststätten 1 FS pro (6)-12m2 Gastraum	8
Total Baufeld MH		330	100		0	10	5	300		8
Total		18'838	13'121		109	222	160	6'649		446
PP als Ersatz für weggefallene oberirdische PP						54	54	1'620		
Summe		18'838	13'121		109	276	214	8'269		

Steckbrief Baufeld A - Fachmarkt und Ärztehaus



An der nordöstlichen Ecke vom Stadthain ist das Baufeld A gelegen. Seine städtebaulich wichtige Lage am Kreuzungspunkt mit der Baslerstrasse qualifiziert es für eine gewerbliche Nutzung. Im Erdgeschoss ist als Ergänzung und Motor für den entlang der Strasse bereits vorhandenen Einzelhandel ein Fachmarkt mit ca. 700m² Verkaufsfläche vorgesehen. In den oberen Geschossen ist eine Nutzung als Ärztehaus ergänzt durch Wohnungen vorstellbar.

Für die Anlieferung des Fachmarktes sind zwei mögliche Varianten vorgeschlagen und die Kurvenradien (3-Achser) getestet (siehe Abbildungen)

Abhängigkeiten:

- Es ist ein Wegerecht zu Gunsten der benachbarten Parzelle zu beachten
- Die Anlieferung für das Mensagebäude der Bärenfelsschule erfolgt über das Baufeld A

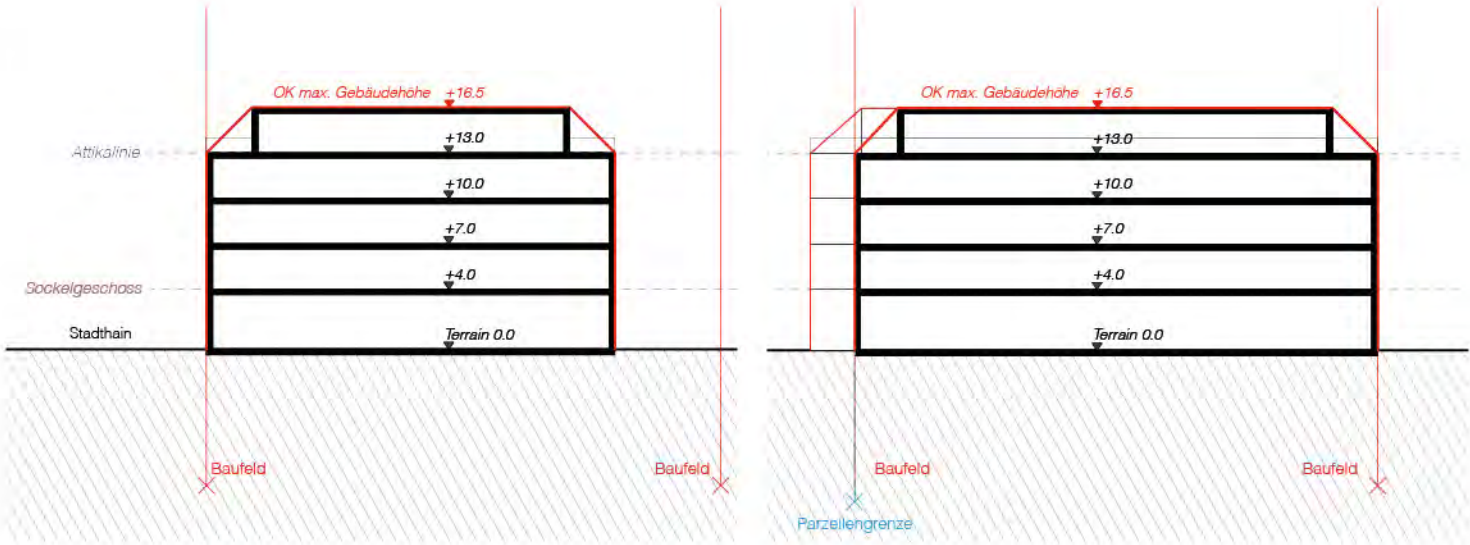
Kennwerte:

Baufeld	1'493 m ²
Bruttogeschossfläche:	3'493 m ²
Hauptnutzfläche:	2'620 m ²
Anzahl Wohnungen (3 1/2 Zi.):	10
Anzahl Geschosse:	4 + Attika
Anzahl Parkplätze:	34-45 PP
Parkplatzfläche:	1'343 m ²
Anzahl Fahrradabstellplätze:	59 PP

Nutzungskonzept:

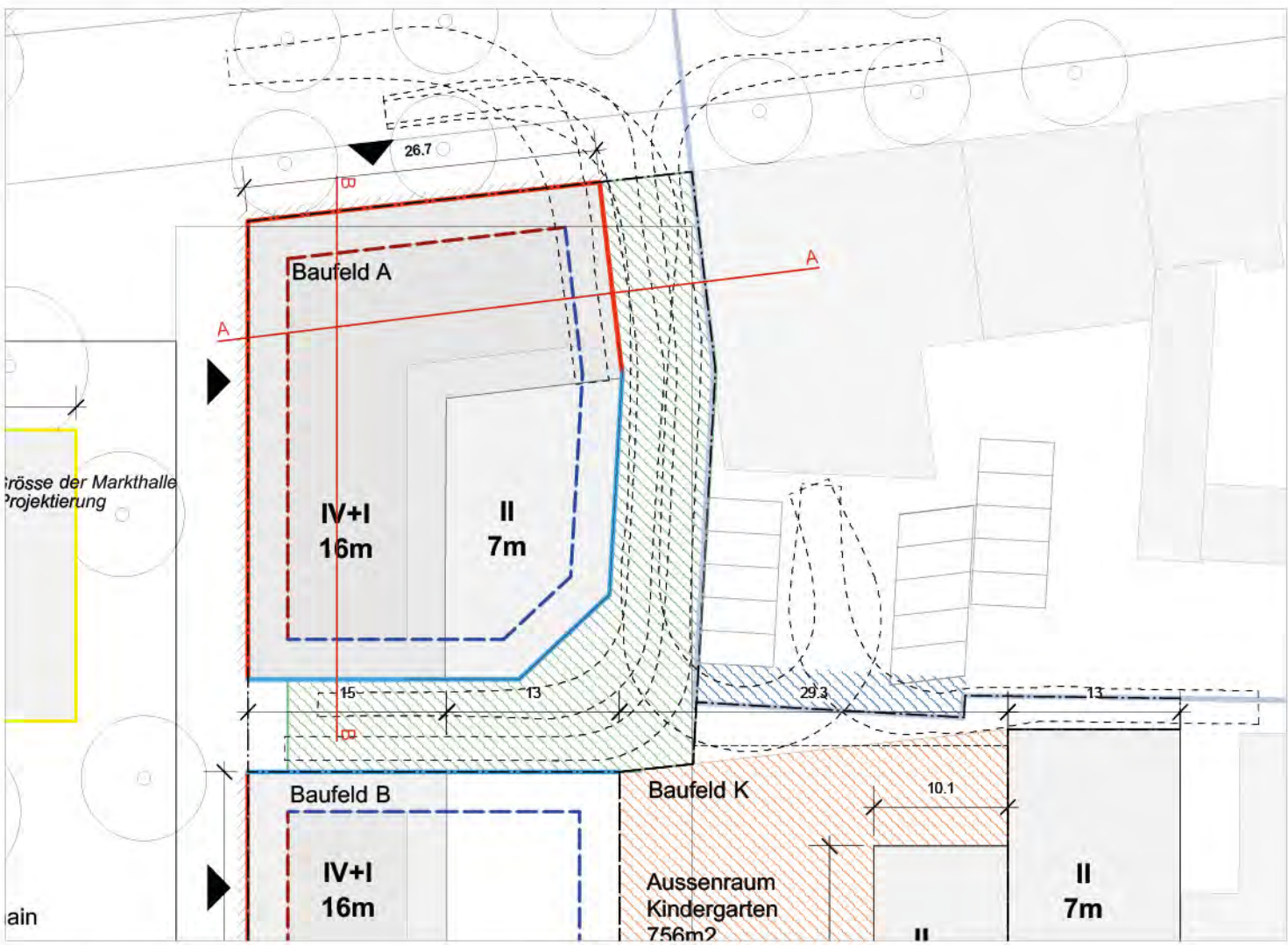
EG: Fachmarkt
EG: OK - OK mind. 4.00m
OG 1: Dienstleistungen (z.B. Ärztehaus), Fachmarkt, Wohnungen
OG 2-3: Dienstleistungen (z.B. Ärztehaus), Wohnungen
Attika: Wohnungen

- Geltungslinie Rahmenplan
- Baufeld
- Pflichtbaulinie
- Baulinie
- Attikapflichtbaulinie
- Attikabaulinie
- Balkone/Erker max. 80cm
- Aussenraum Kindergarten
- Aussenraum Schule
- Bereich Zufahrt Tiefgarage
- Eingänge
- Baufeld Markthalle
- Wegerecht Parzelle 702



Schnitt AA, M 1:500

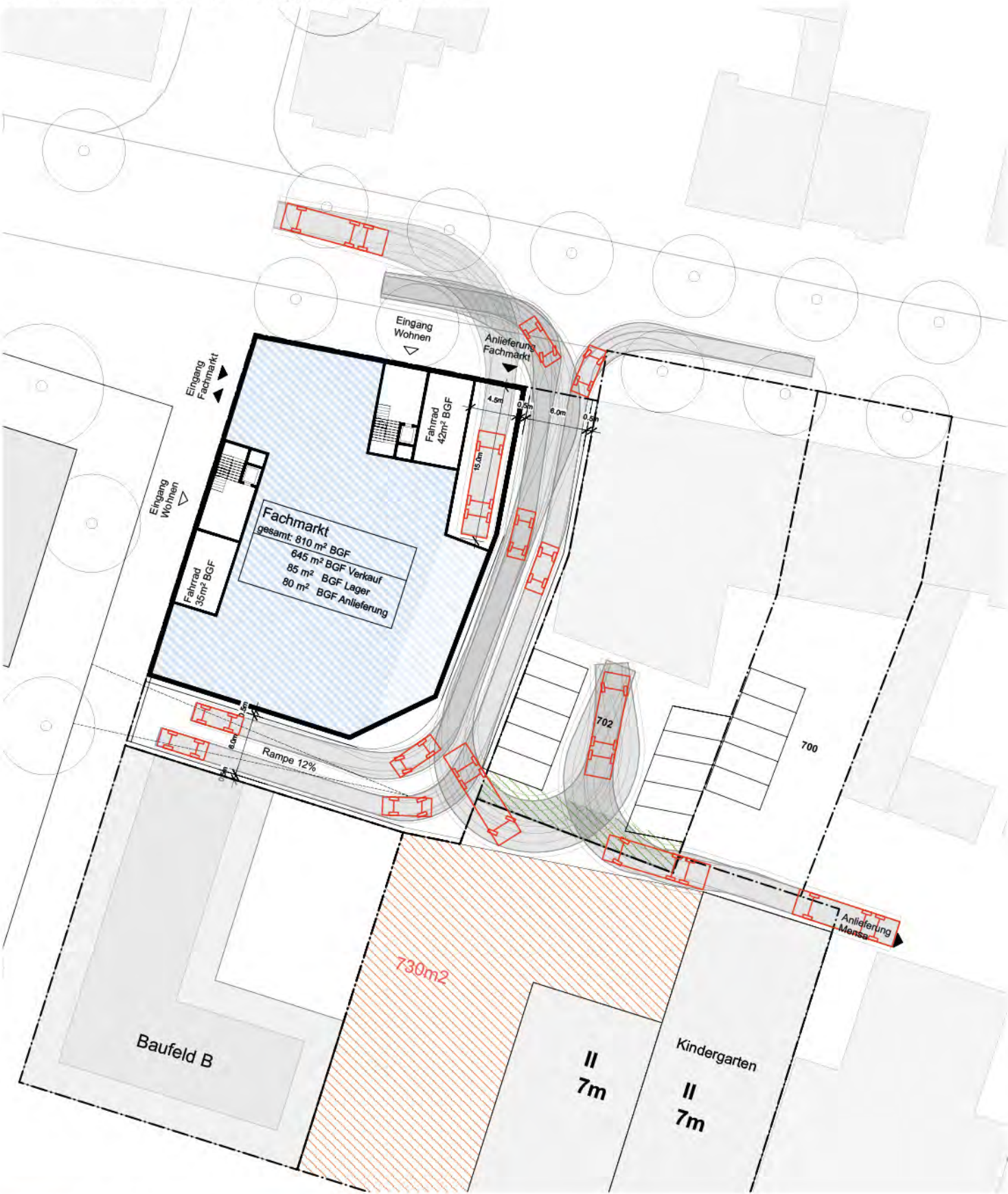
Schnitt BB, M 1:500



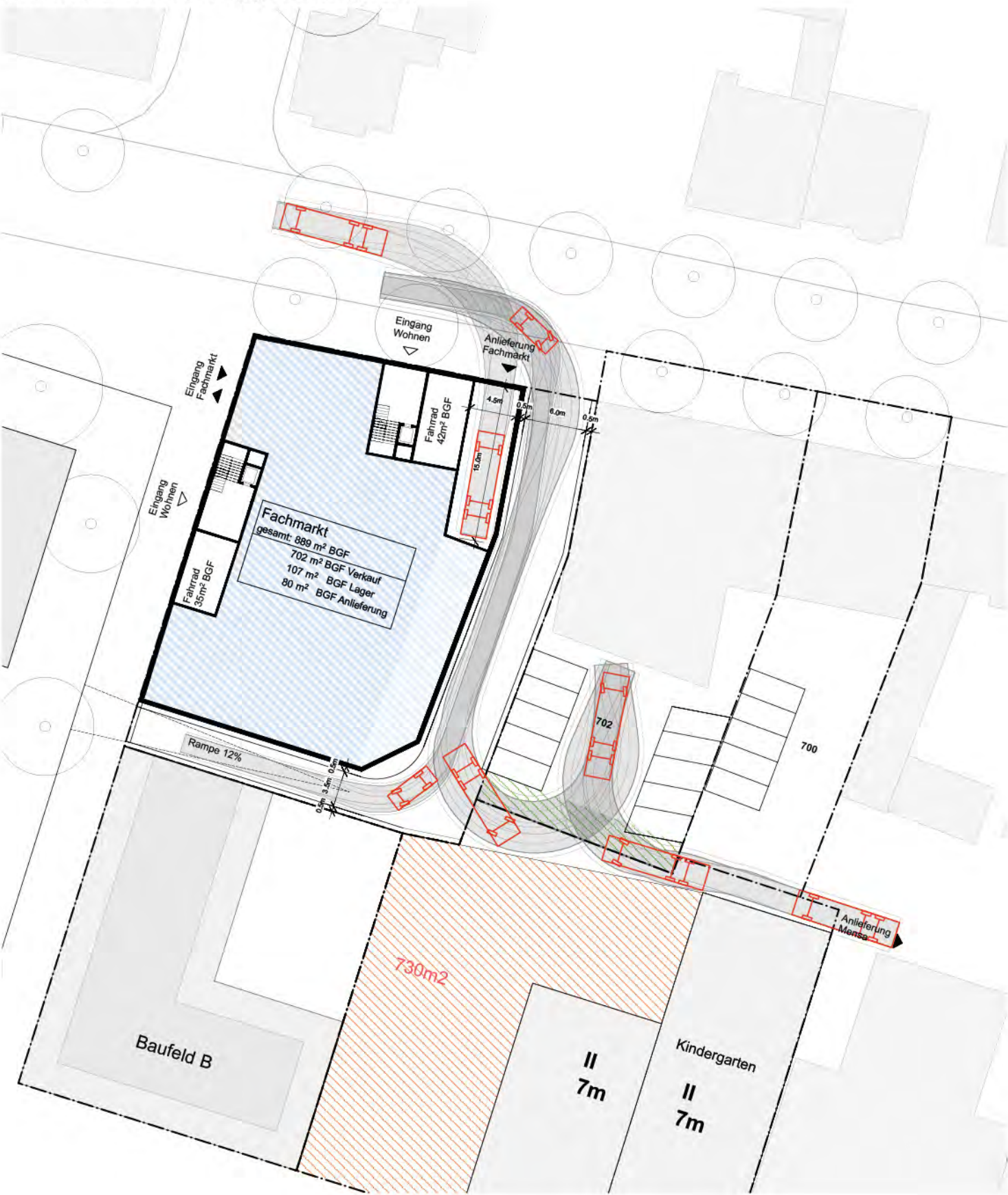
Lageplan Baufeld, M 1:500

Erschliessung und Anlieferung Fachmarkt

Variante Ein- und Ausfahrt, Fahrzeugtyp: 3 - Achsiger LKW

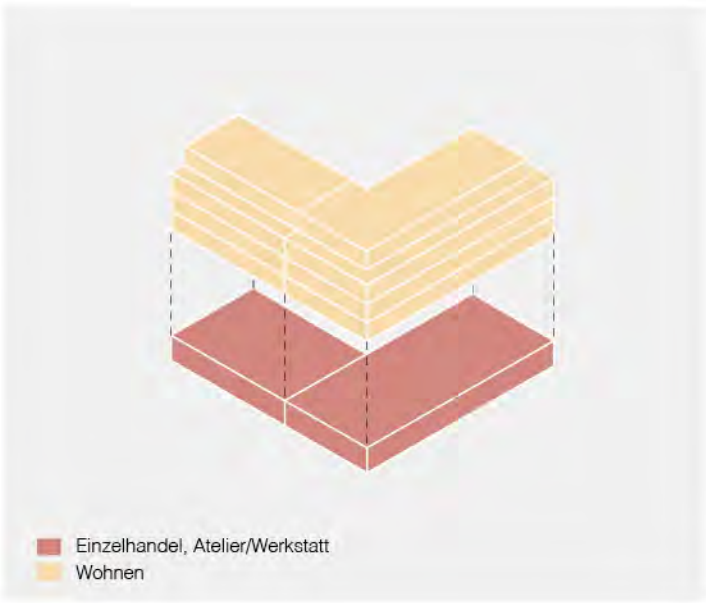


Variante nur Einfahrt, Fahrzeugtyp: 3 - Achsiger LKW



Fläche Fachmarkt Fläche Lager Fachmarkt

Steckbrief Baufeld B - Kleinteiliges Gewerbe und Wohnen



Das Baufeld B ist an der Mitte des Stadthains gelegen. Im Süden wird es von der Schulstrasse begrenzt. Das östliche Ende des Baufeldes ist noch nicht endgültig definiert und kann in Abhängigkeit mit der Erweiterung des Kindergartens an der Bärenfelschule erst zu einem späteren Zeitpunkt fixiert werden (siehe Baufeld K). Im Erdgeschoss ist entlang des Stadthains keine Wohnnutzung vorgesehen. Stattdessen sollen kleinteilige, kommerziell- oder dienstleistungsorientierte Nutzungen angesiedelt werden. Um dies sicherzustellen werden die maximalen Mieten dieser Gewerbeflächen entsprechend begrenzt. Entlang der Schulstrasse ist eine Wohnnutzung im EG oder Hochparterre vorstellbar.

Abhängigkeiten:

- Östliche Begrenzung des Baufeldes in Abhängigkeit mit dem Konzept Kindergarten auf Baufeld K
- Ein öffentlicher Ausgang aus der Tiefgarage unter dem Stadthain ist gegebenenfalls in das Gebäude zu integrieren

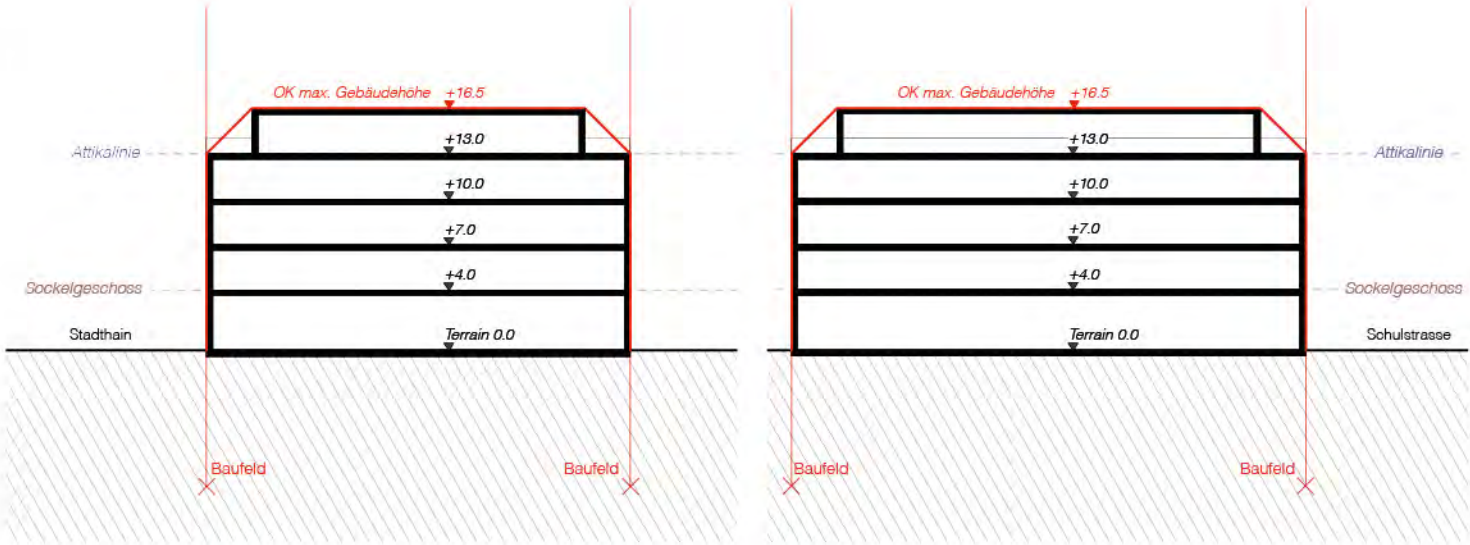
Kennwerte:

Baufeld	953 m²
Bruttogeschossfläche:	3'190 m²
Hauptnutzfläche:	2'393 m²
Anzahl Wohnungen (3 1/2 Zi.):	23
Anzahl Geschosse:	4 + Attika
Anzahl Parkplätze:	27-28 PP
Parkplatzfläche:	826 m²
Anzahl Fahrradabstellplätze:	93 PP

Nutzungskonzept:

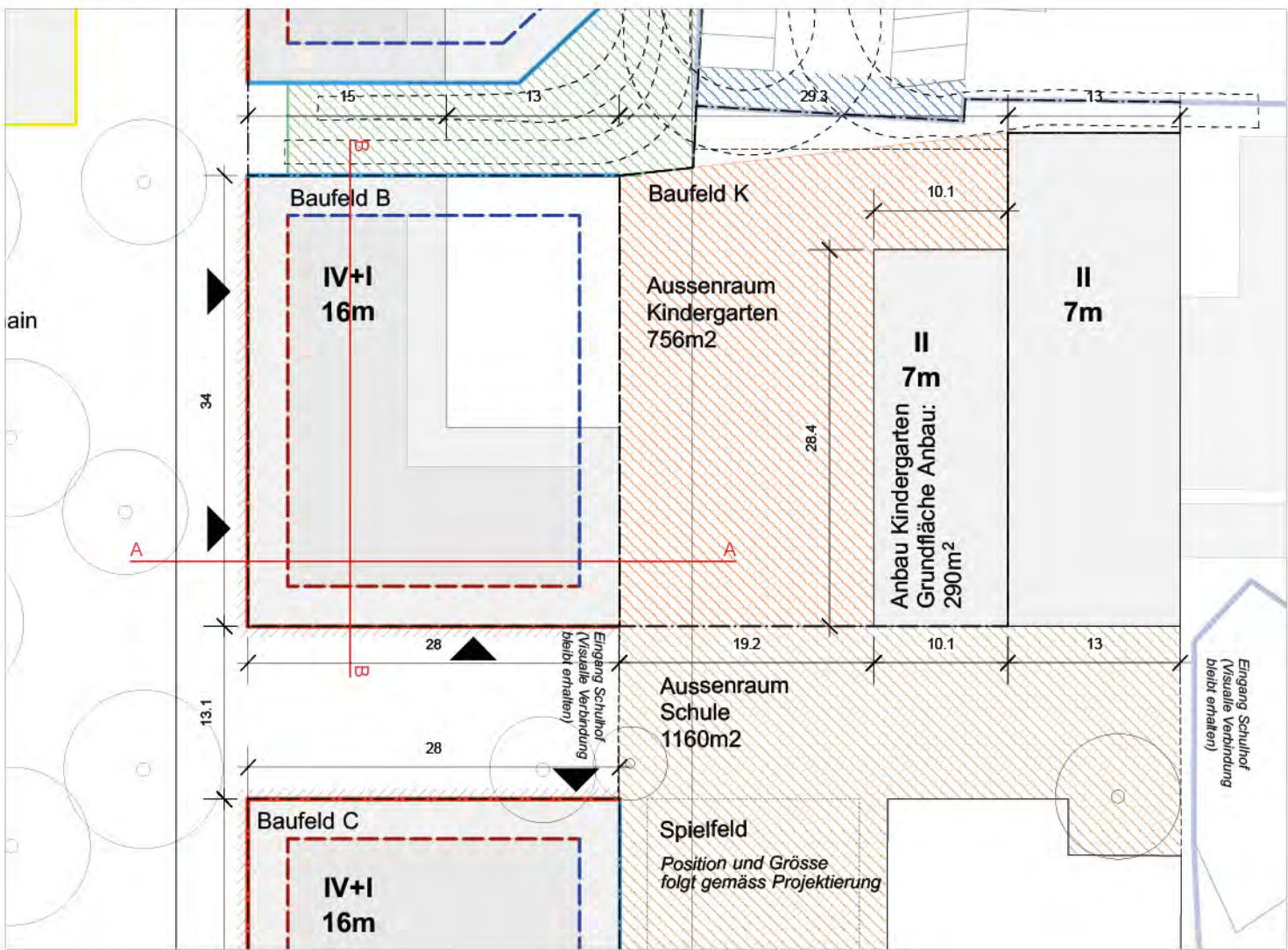
EG: Kleinteiliges Gewerbe oder Dienstleistungen
EG: OK - OK mind. 4.00m
OG 1-3: Wohnungen
Attika: Wohnungen

- Geltungslinie Rahmenplan
- Baufeld
- Pflichtbaulinie
- Baulinie
- Attikapflichtbaulinie
- Attikabaulinie
- Balkone/Erker max. 80cm
- Aussenraum Kindergarten
- Aussenraum Schule
- Bereich Zufahrt Tiefgarage
- Eingänge
- Baufeld Markthalle
- Wegerecht Parzelle 702



Schnitt AA, M 1:500

Schnitt BB, M 1:500



Lageplan Baufeld, M 1:500

Steckbrief Baufeld K - Kindergarten und Bärenfelsschule



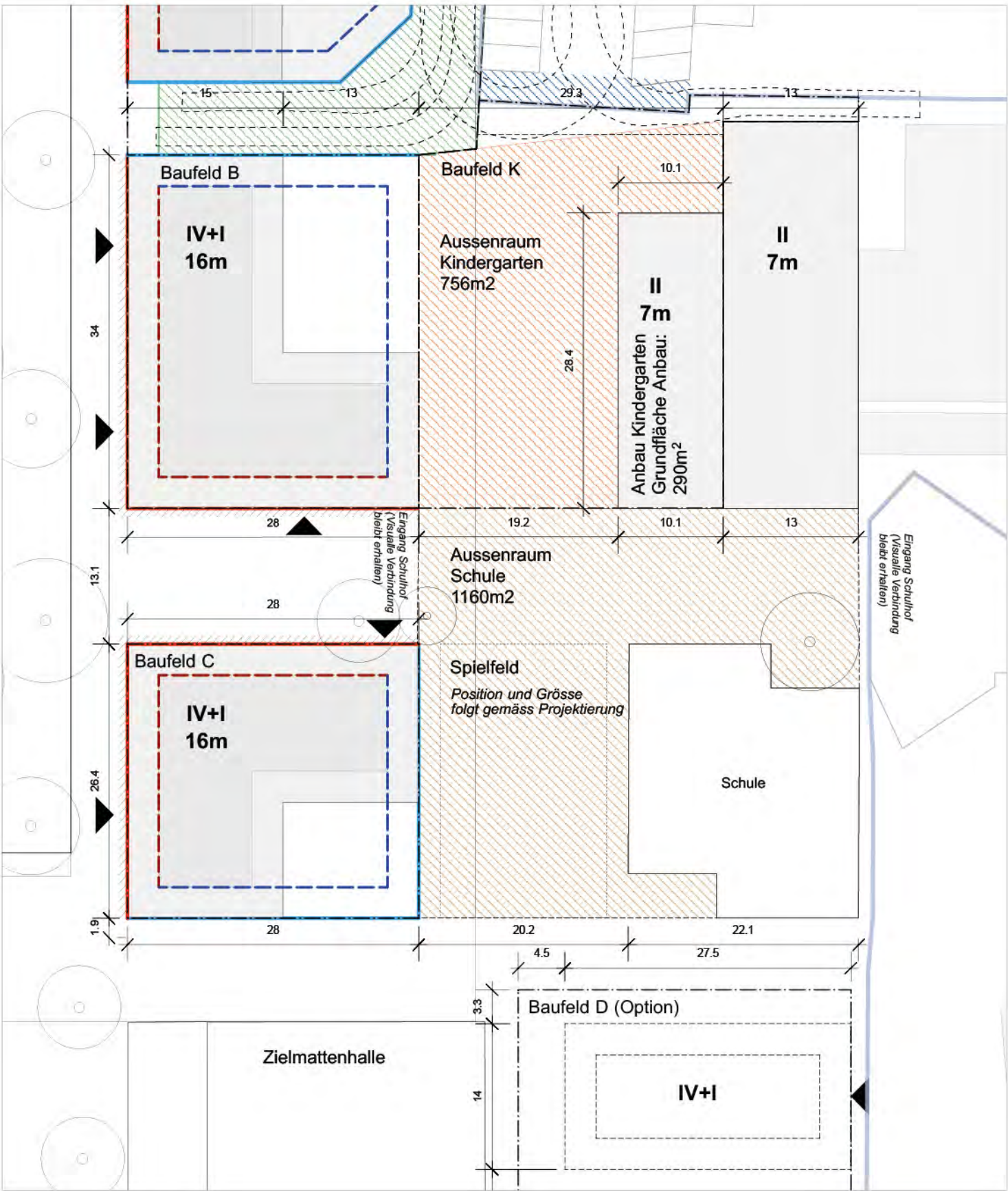
Das Baufeld K grenzt westlich an das Gelände der Bärenfelsschule an. Als Nutzung ist ein Kindergarten, welcher an die bestehende Schulinfrastruktur angeschlossen ist, vorgesehen. Im 2. Obergeschoss des Pavillon 2 der Bärenfelsschule stehen hierfür bereits Räume zur Verfügung. Die zusätzlich notwendigen Flächen für den Kindergarten sollen durch einen Anbau an den Pavillon erstellt werden. Der für den Kindergarten erforderliche Aussenraum grenzt an die Schulstrasse an.

Südlich des Kindergartens liegt der Schulhof der Bärenfelsschule, welcher zum Teil die Schulstrasse überlagert. Um die Anforderungen an die Sicherheit zu gewährleisten kann der Schulhof durch Tore geschlossen werden. Die Tore sollen ausserhalb der Schulzeiten geöffnet bleiben und so ausgebildet sein, dass die städtebaulich wichtige Verbindung zwischen Schulstrasse und Stadthain erhalten bleibt. Eine geeignete Umsetzung soll in Abstimmung mit der Schulleitung entwickelt werden.

Kennwerte:

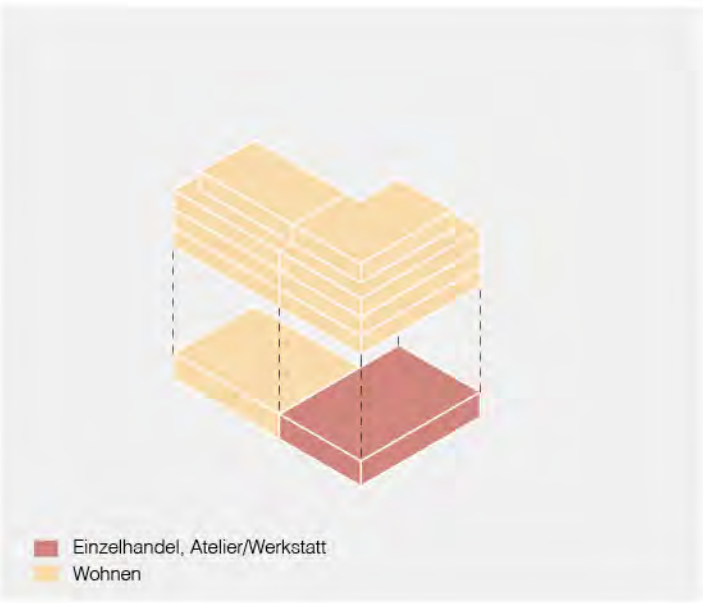
Baufeld	1'143 m²
Bruttogeschossfläche:	580 m²
Anzahl Geschosse:	2
Anzahl Parkplätze:	3-5 PP
Parkplatzfläche:	150 m²
Anzahl Fahrradabstellplätze:	25 PP

- Geltungslinie Rahmenplan
- Baufeld
- Pflichtbaulinie
- Baulinie
- Attikapflichtbaulinie
- Attikabaulinie
- Balkone/Erker max. 80cm
- Aussenraum Kindergarten
- Aussenraum Schule
- Bereich Zufahrt Tiefgarage
- Eingänge
- Baufeld Markthalle
- Wegerecht Parzelle 702



Lageplan Baufeld, M 1:500

Steckbrief Baufeld C - Kleinteiliges Gewerbe und Wohnen



Nördlich der Zielmattenhalle am unteren Ende des Stadthains liegt das Baufeld C. Im Erdgeschoss ist entlang des Stadthains keine Wohnnutzung vorgesehen. Stattdessen sollen kleinteilige, kommerziell- oder dienstleistungsorientierte Nutzungen angesiedelt werden. Um dies sicherzustellen werden die maximalen Mieten dieser Gewerbeflächen entsprechend begrenzt. Entlang der Schulstrasse ist eine Wohnnutzung im EG oder Hochparterre vorstellbar.

Das Baufeld würde sich für eine genossenschaftliche Wohnnutzung welche die Bespielung der Erdgeschosse integriert eignen.

Abhängigkeiten:

- Ein öffentlicher Ausgang aus der Tiefgarage unter dem Stadthain ist gegebenenfalls in das Gebäude zu integrieren

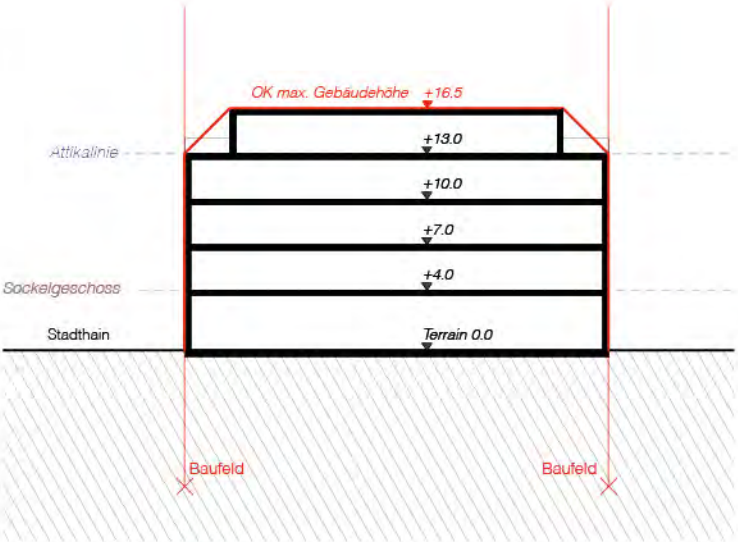
Kennwerte:

Baufeld	739 m²
Bruttogeschossfläche:	2'680 m²
Hauptnutzfläche:	2'010 m²
Anzahl Wohnungen (3 1/2 Zi.):	20
Anzahl Geschosse:	4 + Attika
Anzahl Parkplätze:	22-23 PP
Parkplatzfläche:	694 m²
Anzahl Fahrradabstellplätze:	78 PP

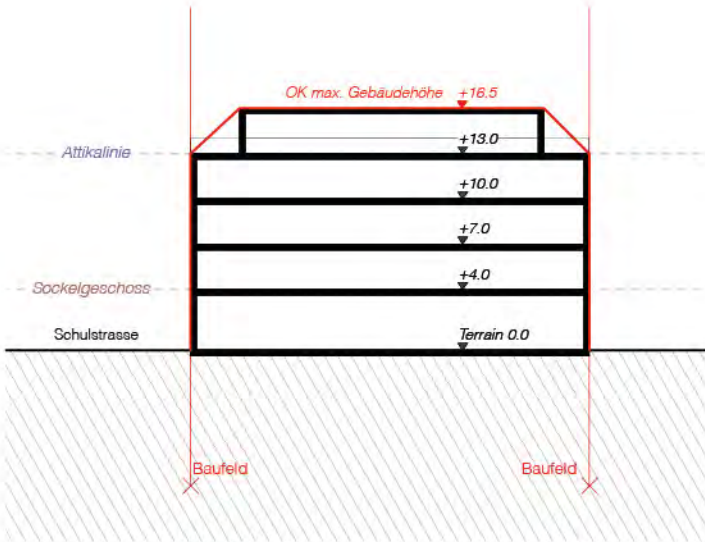
Nutzungskonzept:

EG: Kleinteiliges Gewerbe oder Dienstleistungen
EG: OK - OK mind. 4.00m
OG 1-3: Wohnungen
Attika: Wohnungen

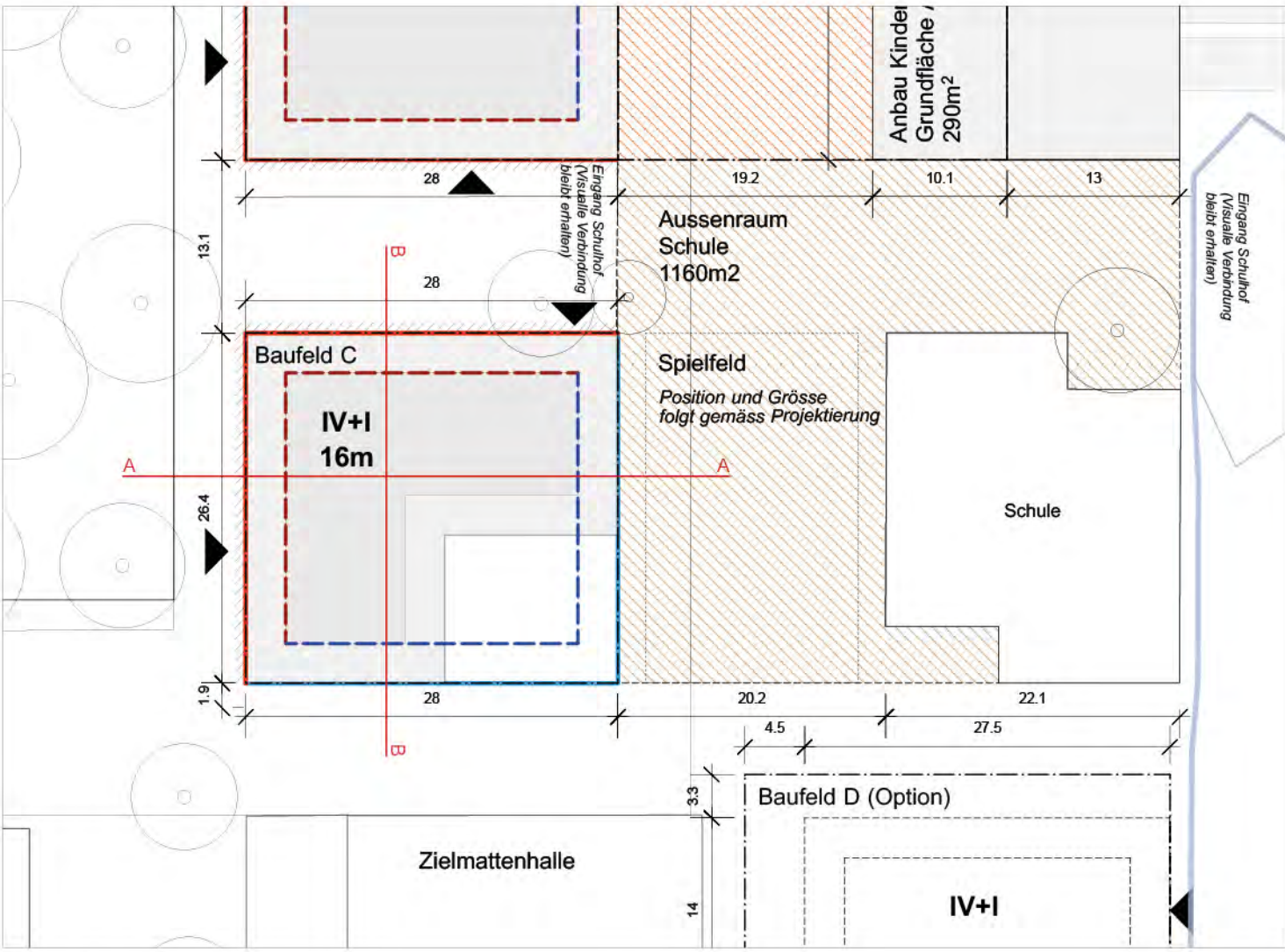
- Geltungslinie Rahmenplan
- Baufeld
- Pflichtbaulinie
- Baulinie
- Attikapflichtbaulinie
- Attikabaulinie
- Balkone/Erker max. 80cm
- Aussenraum Kindergarten
- Aussenraum Schule
- Bereich Zufahrt Tiefgarage
- Eingänge
- Baufeld Markthalle



Schnitt AA, M 1:500

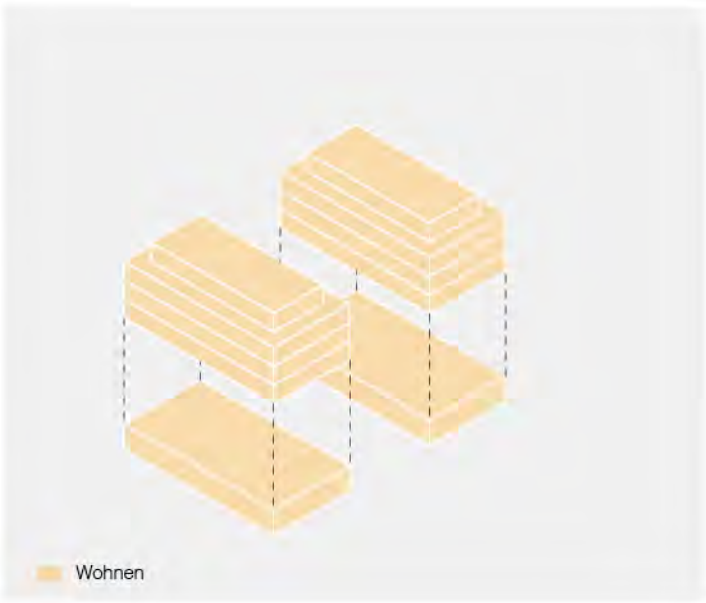


Schnitt BB, M 1:500



Lageplan Baufeld, M 1:500

Steckbrief Baufelder D - Mittelfristiges Entwicklungspotential



Neben der Zielmattenhalle an der Scheffelstrasse liegt das Baufeld D, welches zur Zeit als Parkplatz genutzt wird. Die erstellten Parkplätze wurden aus Mitteln der Städtebauförderung finanziert. Eine kurzfristige Umnutzung wäre mit der Rückzahlung der Fördergelder verbunden und ist daher nicht plausibel. Aus diesem Grund werden die bestehenden Parkplätze zunächst erhalten und im Rahmen- und Entwicklungsplan nicht an einem anderen Ort ersetzt. Mittel- bis langfristig stellt das Baufeld allerdings eine wichtige Entwicklungsreserve dar und sollte aus städtebaulicher Sicht bebaut werden.

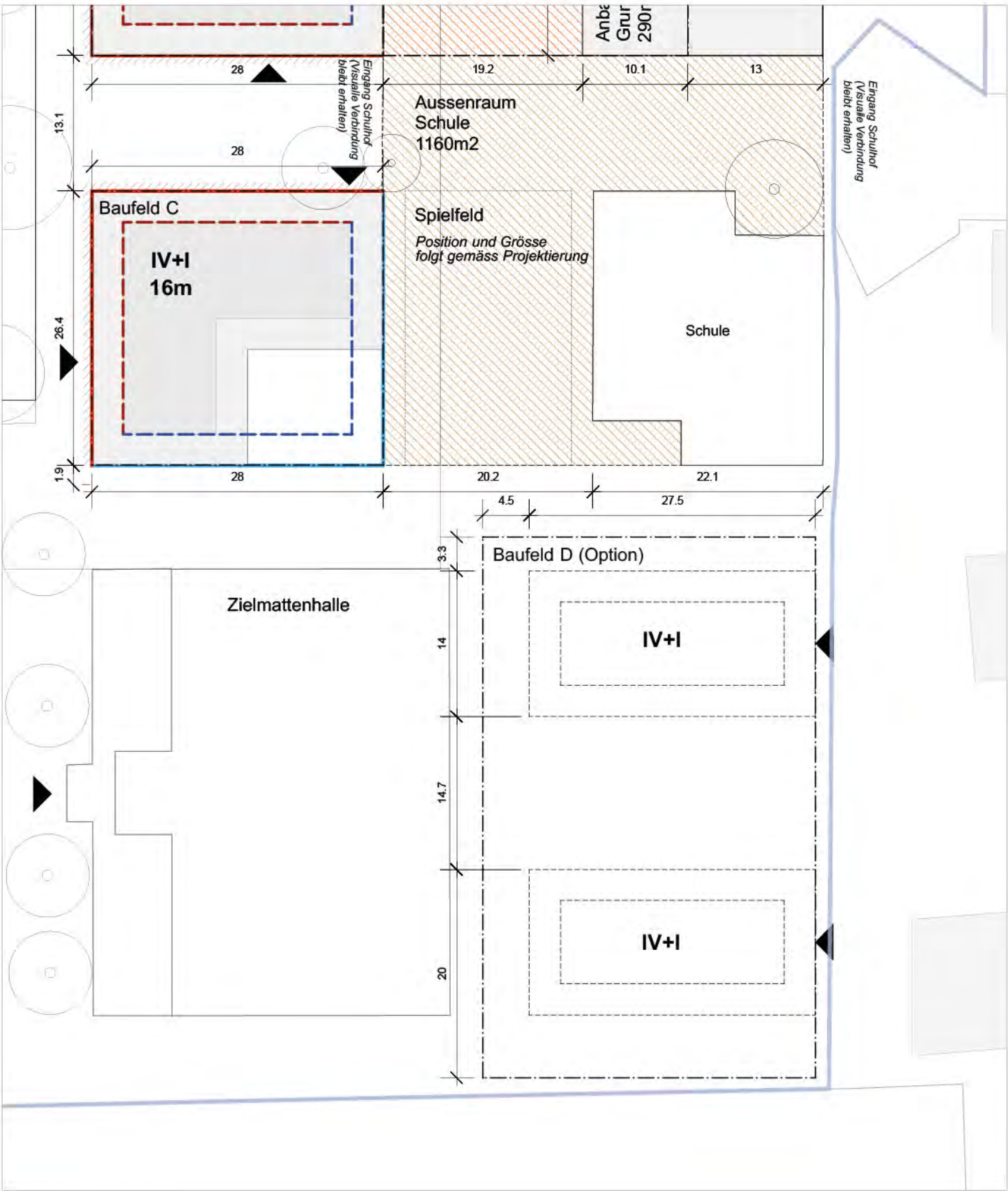
Abhängigkeiten:

Eine Bebauung des Baufeldes würde die Frage nach dem Ersatz der bestehenden Parkplätze aufwerfen. Falls mittelfristig der Parkplatzbedarf insbesondere wegen der neuen S-Bahn sinken wird, könnte das Baufeld J als elegante Übergangslösung dienen. Bis zum Ablauf der Frist der Städtebauförderung bleibt das Baufeld ein oberirdischer Parkplatz, danach kann es ohne Kompensationspflicht entwickelt werden. Somit würden die oberirdischen Parkplätze entfallen.

Kennwerte:

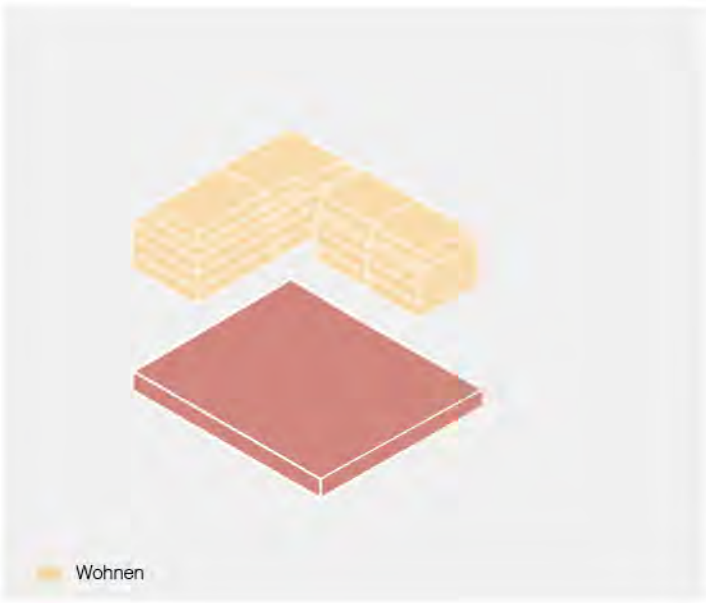
Baufeld	1660 m²
Bruttogeschossfläche:	3'424 m²
Hauptnutzfläche:	2'568 m²
Anzahl Wohnungen (3 1/2 Zi.):	32
Anzahl Geschosse:	4 + Attika
Anzahl Parkplätze:	32 PP
Parkplatzfläche:	963 m²
Anzahl Fahrradabstellplätze:	112 PP

- Geltungslinie Rahmenplan
- Baufeld
- Pflichtbaulinie
- Baulinie
- Attikapflichtbaulinie
- Attikabaulinie
- Balkone/Erker max. 80cm
- Aussenraum Kindergarten
- Aussenraum Schule
- Bereich Zufahrt Tiefgarage
- Eingänge



Lageplan Baufeld, M 1:500

Steckbrief Baufeld E - Fachmarkt und Wohnen



Nördlich an den Park angrenzend und im Süden des Stadthains liegt das Baufeld E. Zusätzlich zu dem im Baufeld A vorgesehenen Fachmarkt ist hier eine zweite Gewerbefläche ähnlicher Grössenordnung vorgesehen (ca. 1'100m² Verkaufsfläche). Die Anlieferung erfolgt über die parallel zur Tiefgarageneinfahrt verlaufende Strasse und ist auch mit Anhänger möglich. Der Eingang zum Fachmarkt liegt am Stadthain, Zugänge zu den Obergeschossen befinden sich sowohl am Stadthain als auch an der Parkseite.

Abhängigkeiten:

- Eine integrative Betrachtung mit dem benachbarten Grundstück (Baufeld F, nicht im Besitz der Gemeinde Grenzach-Wyhlen) wird empfohlen.
- Ein öffentlicher Aufgang aus der Tiefgarage unter dem Stadthain ist gegebenenfalls in das Gebäude zu integrieren

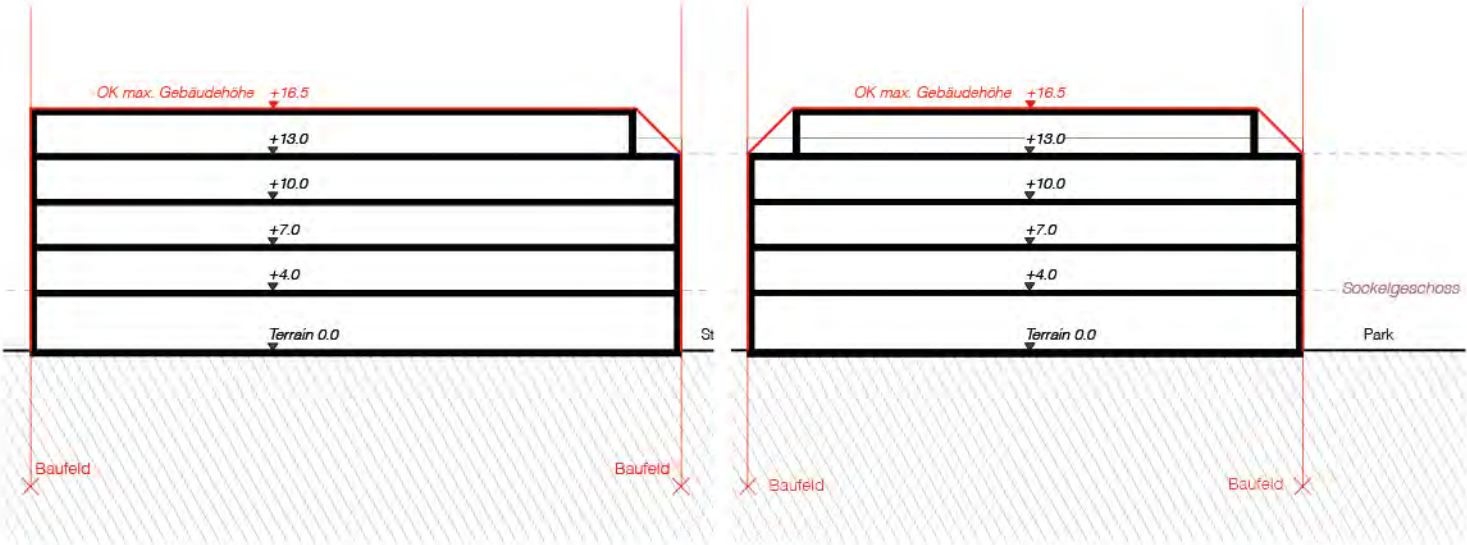
Kennwerte Baufeld E:

Baufeld	1'578m ²
Bruttogeschossfläche:	5'054 m ²
Hauptnutzfläche:	3'791 m ²
Anzahl Wohnungen (3 1/2 Zi.):	33
Anzahl Geschosse:	4 + Attika
Anzahl Parkplätze:	52 - 89 PP
Parkplatzfläche:	2'682 m ²
Anzahl Fahrradabstellplätze:	133 PP

- Geltungslinie Rahmenplan
- Baufeld
- Pflichtbaulinie
- Baulinie
- Attikapflichtbaulinie
- Attikabaulinie
- Balkone/Erker max. 80cm
- Bereich Zufahrt Tiefgarage
- Eingänge

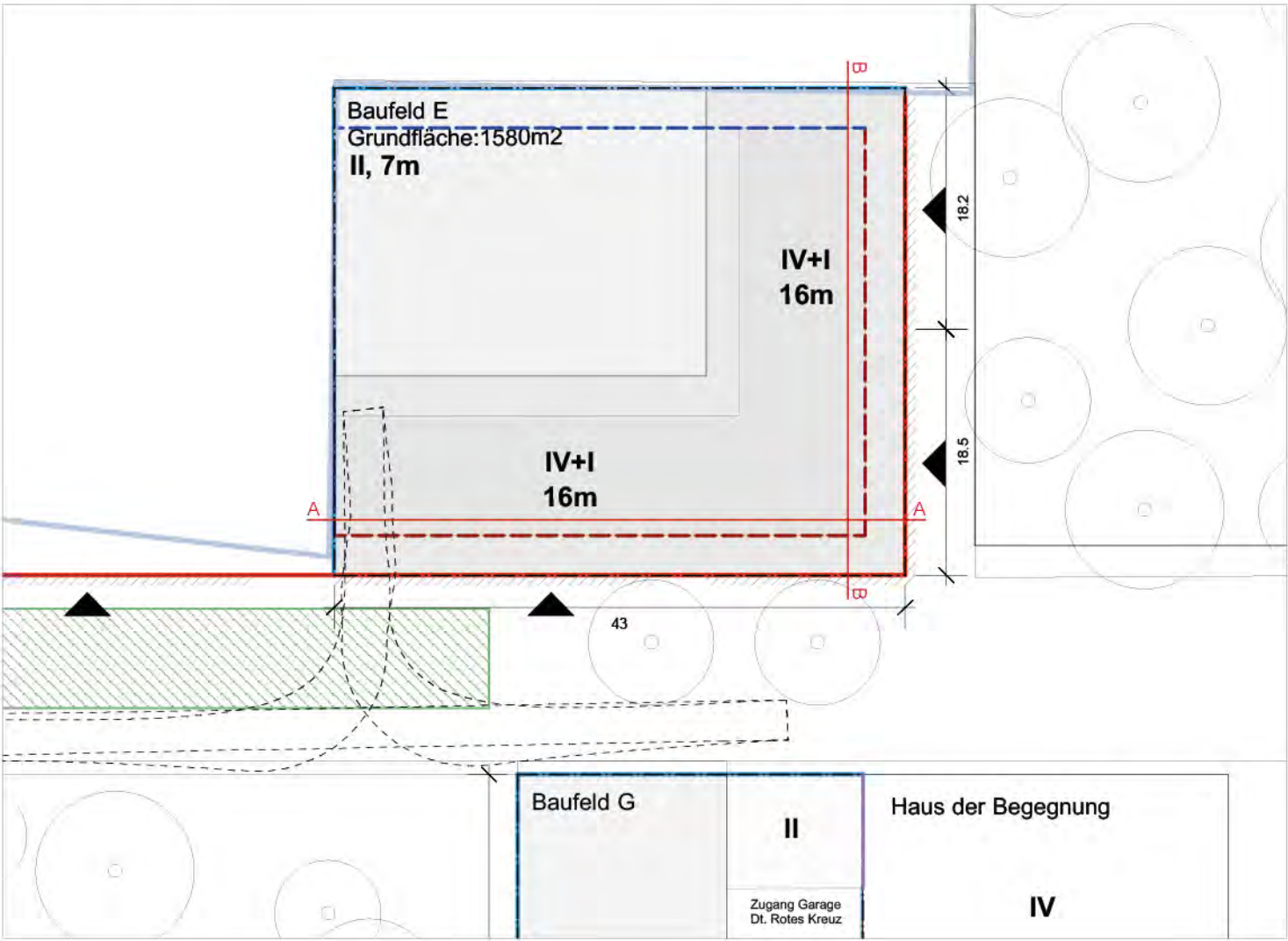
Nutzungskonzept:

EG: Fachmarkt
EG: OK - OK mind. 4.00m
OG 1: Dienstleistungen, Fachmarkt, Wohnungen
OG 2-3: Dienstleistungen, Wohnungen
Attika: Wohnungen



Schnitt AA, M 1:500

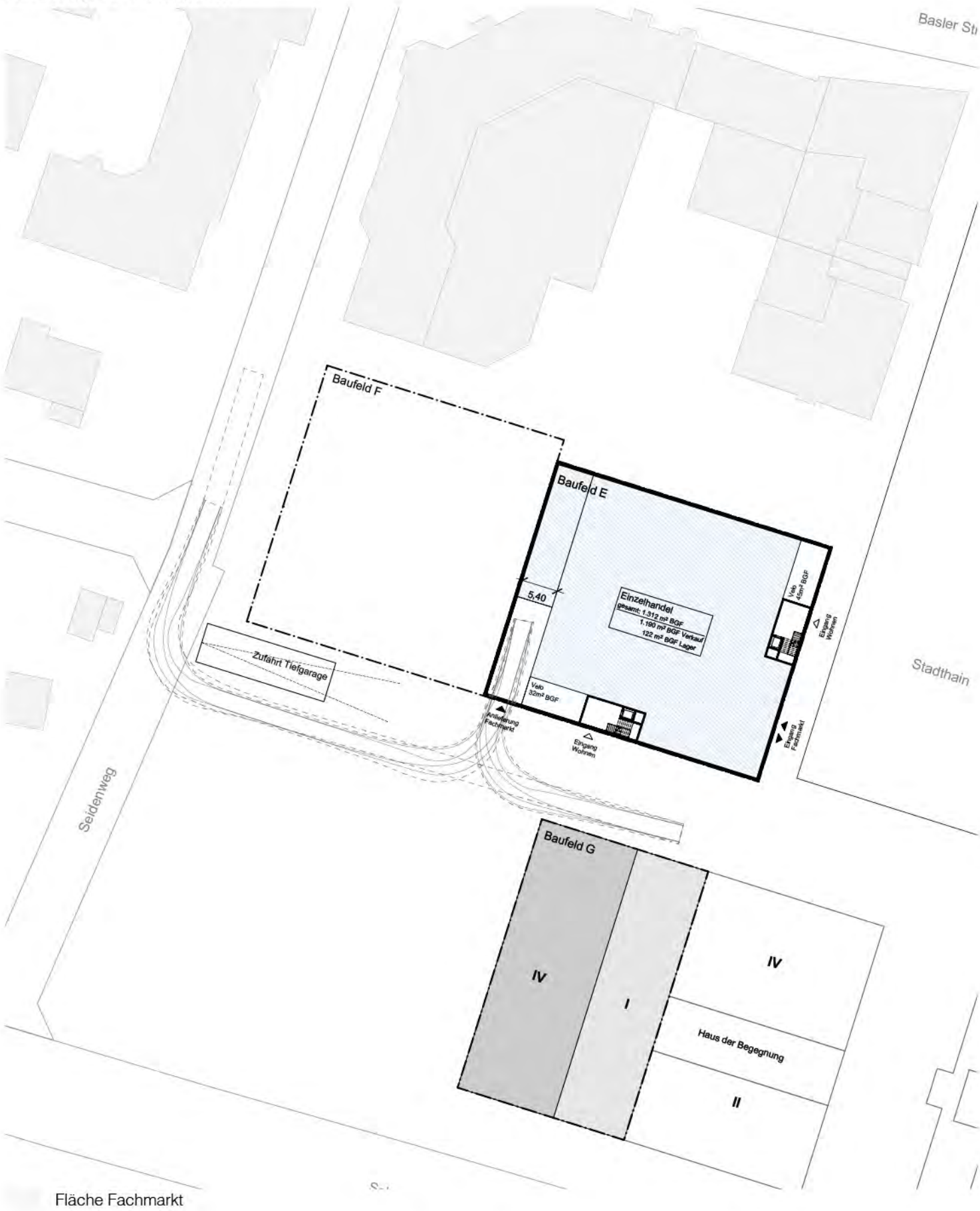
Schnitt BB, M 1:500



Lageplan Baufeld, M 1:500

Anlieferung Fachmarkt

Fahrzeugtyp: 3 - Achsiger LKW



Steckbrief Baufeld G - altersgerechtes Wohnen und Café



Zwischen dem Haus der Begegnung und dem Park befindet sich das Baufeld G. Für dieses Baufeld wird eine Nutzung mit altersgerechten und/oder gemeinschaftlichen Wohnen anvisiert. Eine genaue Definition dieser Nutzung soll im Rahmen der Investoren-suche erfolgen. Im Erdgeschoss wird eine öffentlich wirksame und vom Park einsehbare Nutzung angestrebt, etwa ein Café. Das Baufeld schliesst direkt an das Haus der Begegnung an, ist aber funktional unabhängig von ihm. Mögliche Synergien zwischen den beiden Gebäuden sind stark von der zukünftigen Rolle des Haus der Begegnung abhängig. Der Betrieb und die Funktion der heute im Haus der Begegnung untergebrachten freiwilligen Feuerwehr und des Deutschen Roten Kreuzes bleibt ohne Einschränkung bestehen. Die auf sich auf der Westseite befindende Zentrale der Feuerwehr wird integriert und die Garagen des Roten Kreuzes wie bisher von der Scheffelstrasse aus erschlossen.

Nutzungskonzept:
EG: Eingangsbereich Wohnen (Concierge), öffentliche Wirksame und vom Park einsehbare Nutzung, z.B. Café
EG: OK - OK mind. 4.00m
OG 1: Dienstleistungen, Fachmarkt, Wohnungen
OG 2-3: Dienstleistungen, Wohnungen
Attika: Wohnungen

- Abhängigkeiten:**
- Betrieb Feuerwehr
 - Betrieb Deutsches Rotes Kreuz
 - Belichtung der Kellerräumlichkeiten durch Oberlichter
 - Ausgänge ehemaliger Bunker, heute Archiv der Feuerwehr (siehe Abbildung)
 - Ein öffentlicher Ausgang aus der Tiefgarage unter dem Stadthain ist gegebenenfalls in das Gebäude zu integrieren.
 - Lärmemissionen durch Feuerwehr, insbesondere bei nächtlichen Einsätzen

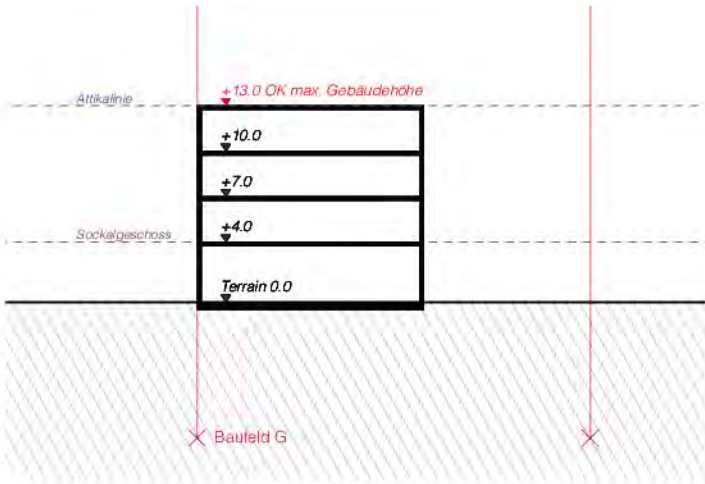
Kennwerte:

Baufeld	1'092 m²
Bruttogeschossfläche:	3'612 m²
Hauptnutzfläche:	2'709 m²
Anzahl Geschosse:	4 + Attika
Anzahl Wohnungen:	24
Anzahl Parkplätze:	17 - 22
Parkplatzfläche:	2'425 m²
Anzahl Fahrradabstellplätze:	71

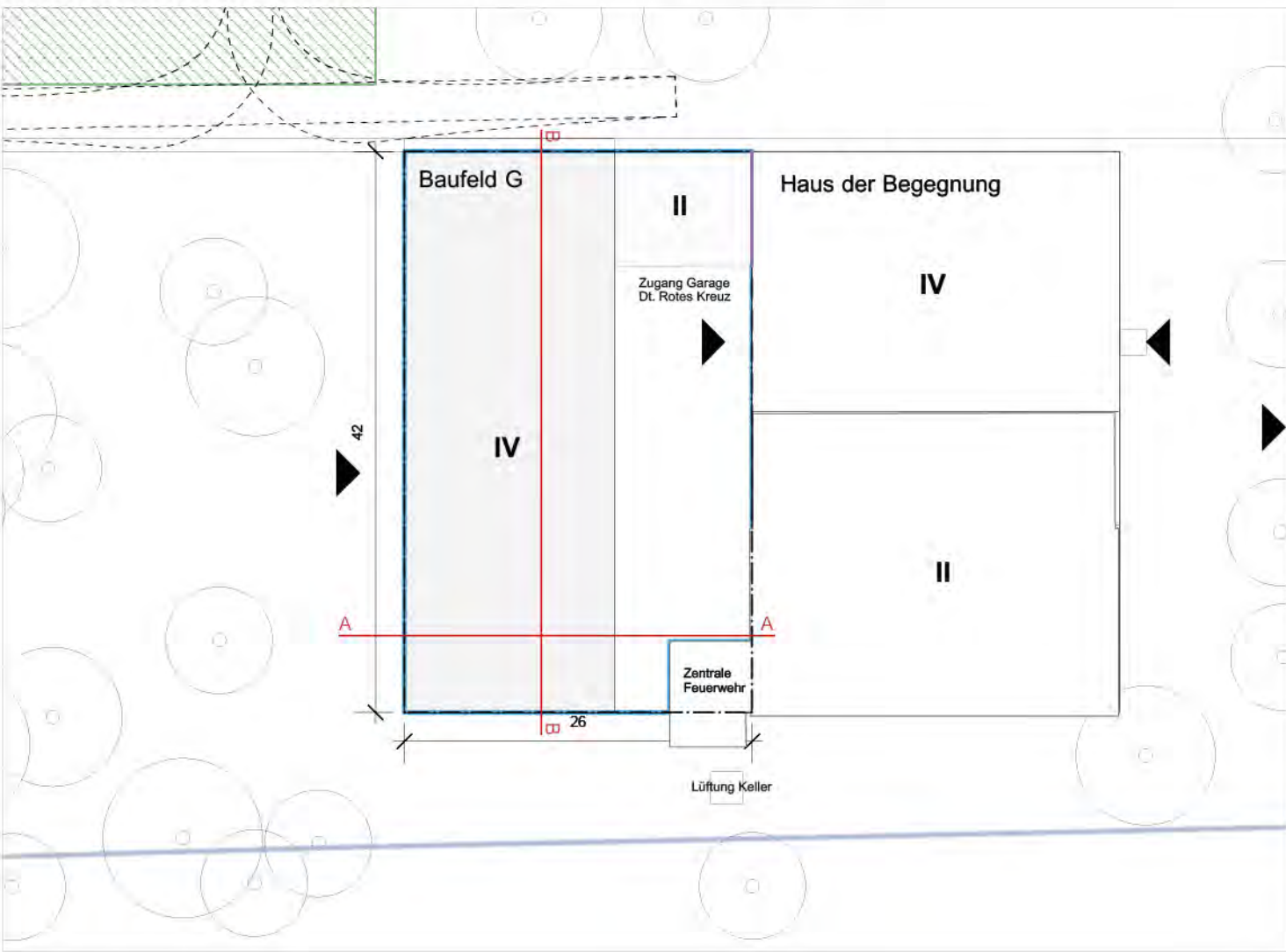
- Geltungslinie Rahmenplan
- Baufeld
- Baulinie
- Bereich Zufahrt Tiefgarage
- Eingänge



Schnitt AA, M 1:500



Schnitt BB, M 1:500



Lageplan Baufeld, M 1:500